

ORGANIZIRANI ŽELEZNIČAR

Izhaja dvakrat na mesec.
Naročnina četrletno Din 12.—

Svoje zahteve uveljavijo železničarji le
v enotni, razredno-zavedni organizaciji.

Uredništvo in upravnštvo Ljubljana.
Za Bežigradom, I. mestna stanovanjska hiša,
kamor se naj pošiljajo rokopisi.

LETO I.

LJUBLJANA, dne 11. oktobra 1924.

ŠTEV. 5.

Mednarodni kongres o osemurniku in delavskih zaupnikih.

V soboto, dne 4. oktobra t. l. se je začel v Pragi po tridnevnem zasedanju mednarodni kongres za socialno politiko, katerega se je udeležilo 1100 zastopnikov iz 28 držav. Listi so poročali, da je imel ta kongres v prvi vrsti ustvariti za napredno meščanstvo (To podčrtavamo mi. Op. ur.) in za zmerne socialistične stranke skupno akcijsko podlago za delovanje na polju socialnega napredka. Torej zveza meščanstva in zmernih socialistov, ali natančneje: buržuazije in njenih trabantov, naj bi postavila podlago za delovanje na polju socialnega napredka. Ta socialni napredek pa bo tak, o tem niti najmanj ne dvomimo, kakor je bil dosedaj. Tiste resolucije, ki so sprejete, med njimi tri najbolj važne in sicer: glede osemurnega dnevnika, glede pobijanja brezposelnosti in glede obratnih svetov, so sicer sprejete in napisane, a izvedle se ne bodo, kakor se niso dosedaj zakoni, ki so govorili o teh vprašanjih. To je porok kongres sam in slavna koalicija buržuazije in »zastopnikov zmerne socialistične stranke«. Resolucija o osemurnem delovniku sicer pravi:

»Z ozirom na dejstvo, da je osemurni delovnik dvignil zdravstveno stanje delojemalcev, da vpliva ugodno na njihovo družinsko življenje, da more produkcijo celo zvišati, kakor tudi z ozirom na to, da je socialna vrednost osemurnega delovnika tako velika, da njegovega ukinitja ne bi mogle opravičiti nobene težke politične, gospodarske ali finančne značaja, zahteva kongres v prepričanju, da se more ohranitev osemurnega delovnika v vseh državah jamčiti najbolj z mednarodno pogodbeno obvezo vlad, takojšnjo in brezpogojno ratifikacijo washingtonskega dogovora od strani vseh držav, ki so članice mednarodne organizacije dela.«

vendar bi radi poznali, katera država ga izvede pravično.

Osemurni delovnik je zagantiran v Jugoslaviji potom »Zakona o zaščiti delavcev«. Ali se proizvaža? Ako delegati iz 28 držav konstatirajo v resoluciji, kako velik blagodejen vpliv ima osemurnik na delojemalca, in do te konstatacije niso mogli priti šele v soboto, nego so to videli in spoznali že mnogo let do danes, zakaj je toliko truda od strani »naprednega meščanstva« zoper osemurni delovnik, zakaj je »Zveza industrijev« proti osemurnemu delovniku? Posebno pa se gazi ta »dobrota« od strani železniških direktij, ki silijo svoje delojemalce delati čez 8 ur na dan. Redukcija osobja na železnici je faktično poskus podaljšanja delovnega časa, ker še z itak primanjkujočim osobjem in pri tem sedaj še z reduciranim, hočejo da bi se opravljala služba tako, kakor če je dovolj osobja na razpolago. Tu prihaja beseda »naprednega meščanstva« v konflikt z vsakdanjim postopanjem tega »naprednega meščanstva«, recite: podjetnikov.

Zakon o »zaščiti delavcev« govori o osemurnem delovniku. Ali železniška uprava se za to ne zmeni. Zakon naj ostane zakon, a

navada na železnici je več nego zakon in merodajni faktorji čuvajo vneto to »navado«.

Nadalje je sprejeta resolucija o obratnih svetih, t. j. delavskih zaupnikih, ki se glasi:

»Potrebno je, da se vsem delujočim ljudem v vseh panogah gospodarskega življenja, v produkciji, trgovini, prometu in kmetijstvu, dovoli vpliv na organizacijo in upravo gospodarstva. Zato kongres z veseljem pozdravlja v raznih državah Evrope že uvedeno ustanovo obratnih svetov. Mednarodni kongres za socialno politiko stoji na stališču, da je zelo umestno da se delavci v okvirju lastnega poklica kakor tudi lastne države pritegnejo k sodelovanju za metodično obratovanje v interesu dvignjenja produkcije. Zato zahteva, da se ustvari v podjetjih zakonitim potom, vpoštevaje posebne razmere posameznih držav, zastopstva delavcev in nastavljenecv, ki naj imajo nalogo, da skrbe za izvrševanje pogodb, vzdrževanje reda v vseh vprašanjih, ki se nanašajo posebno na določitev odmorov, dopustov in počitnic, minimalnih mezd itd. Kongres je mnenja, da naj se poleg ustvaritve te institucije dela tudi na sodelovanje strokovnih organizacij in organizacij podjetnikov v važnejših vprašanjih socialne in gospodarske politike.«

Tudi »zakon o zaščiti delavcev« določa delavske zaupnike. Ali kje so podjetja, ki so to izvedla in ki to trpe? Naštel bi jih na prste. V Ljubljani so se merodajni faktorji na železnici nekoč izjavili, da se tista točka o delavskih zaupnikih v zakonu ne tiče železniškega delavstva in pri tem je ostalo kljub zahtevam, da se uvedejo. Južna železnica jih je imela, a ko so jo podržavili, so tudi odpravili delavske zaupnike in jih še do danes ni. Tudi tu bo ostala resolucija lepo na papirju. Saj vendar ne bo šlo, da bi kapitalizem, posebno pa še železniški, pripustil »boljševiziranje« svojega podjetja, kakor imenujejo institucijo delavskih zaupnikov, oziroma obratnih svetov. Tudi se v resoluciji govori o »sodelovanju strokovnih organizacij«. V zasmeh se pa dela tako pri nas, da se strokovne organizacije razpušča, češ, one so protidržavne. Ako je zahteva po delavskih zaupnikih in osemurnem delovniku in drugih za delavce važnih vprašanjih »boljševiziranje«, je to od strani reakcije pravilna obdolžitev. Ali potem naj kongresi ne pišejo takih resolucij. Če pa se tu mislijo strokovne organizacije, ki bi bile osnovane za to, da vplivajo »pomirjevalno« na delavstvo, da ne zahteva svojih pravic z zahtevo, nego kvečjemu s ponižno prošnjo in, da se voditelje teh organizacij nagradi z izventurnim napredovanjem, pa odklanjamo take zlorabe. Delavstvo se ne sme vabiti v organizacije, ki imajo namen zaslužjevati in ki naj bodo stolček nekaterim, na katerega stopajo, da lažje zasedejo konja.

Tretja resolucija o brezposelnosti je kratka, ker niso vedeli povedati, kako to odpraviti. Da se to uredi s skrajšanjem delovnega časa, zoper to so kapitalisti in zato nočejo poznati drugega leka zoper brezposelnost, ne-

go frazerski apel, naj streme s splošnimi gospodarskimi naredbami, posebno s politiko, da se stabilizira splošni nivo cen.

Tako je zboroval kongres in tako je govorila koalicija kapitalistov in »zmernih« socialistov. Dejanja pa govore drugače in bodo govorila, če ne bomo mi organizirani v enotni razredni organizaciji in si izvojevali svoje pravice sami brez takih kongresov.

Direktor dr. Borko odhaja!

Komaj par mesev je bil med nami in že mora na ukaz močne roke iti. Ni izpolnil nad raznih političnih klikarjev, ampak je začel nepristransko voditi svoje posle; kot zelo redka bela vrana se nam je zdel, ko je takoj stopil v stik z železničarji in skušal popraviti grehe svojih prednikov. Ni čuda, da si je takoj nakopal sovraštvo raznih prejšnjih direktorjev in načelnikov, ki so imeli navado železničarje le preganjati in zalivati.

Pred odhodom je izdal osobju zadnjo okrožnico, ki jo prinašamo v celoti in ki se glasi:

»Pri prevzemu vodstva te direkcije sem našel premnogo raznih pritožb proti nepravilni prevedbi odnosno razvrstavanju po novem zakonu o drž. sacb. osobju kakor tudi proti neurejenosti delavniških mezd.

V težnji in želji, da upravičenim pritožbam kolikor mogoče ugodim, dal sem z okrožnico št. 80-VI-24 vsemu podrejenemu osobju nalog, da mi vse zadevne želje in pritožbe predloži pismeno.

Došle pritožbe so se pod mojim vodstvom pregledale in so bili nato, v kolikor so bile pritožbe v smislu »Zakona« o prevedbi in »Uredbi« o razvrstavanju opravičene, tudi stavljeni zadevni predlogi na Ministarstvo Sacbračaja za izpravko potom napredovanja, in to nezavisno od eventualnih odločitev Državnega sveta.

V posebno zadovoljnost mi je, da morem danes vsemu osobju razglasiti, da je gospod Minister za promet na mojo opetovano osebno intervencijo izvolil 4. t. m. stavljen predloge po veliki večini odobriti, in bode na ta način okroglo 400 uslužbencev deležnih napredovanja z veljavnostjo od 1. julija t. l.; stavljeni predlog »Z veljavnostjo od 1. januarja t. l.« Ministarstvo Sacbračaja ni moglo odobriti z ozirom na druge direkcije.

V kolikor želje in pritožbe in to zlasti nižjega osobja, niso bile v skladu z »Zakonom« odnosno »Uredbo«, oziroma je upravičenost še dvomna, seveda za sedaj popravki niso bili mogoči.

Tudi predlog za vštete vojnih let rezervnim častnikom zaenkrat še ni odobren. Upati pa je, da bode tudi to vprašanje v kratkem ugodno rešeno. O nekaterih drugih vprašanjih pa bode ev. mogoče odločati takrat, če in ka-

dar bode objavljena revizija »Zakona« in »Uredbe«.

Tudi prevedba delavstva na urnine je izvršena, a za revizijo je že odrejena posebna komisija, katera bode stvar uredila pravično in v kolikor mogoče za delavstvo ugodnem smislu.

V nadi, da se bode vsestransko umelo ceniti to, s strani Ministarstva Saobračaja in s strani Direkcije izkazano in za državo tudi s precejšnjimi izdatki zvezano naklonjenost, apeliram pri slovesu na celokupno osebje, da v zameno — v svesti si te naklonjenosti in v pravilni presoji važnega svojega poklica — vsekar vrši svojo službo točno, vestno in požrtvovalno in to v dobrobit države, v čast direkcije in končno gotovo tudi v svojo lastno korist. — Direktor: dr. Borko s. r.«

Mislimo, da k temu ni treba komentarja.

Padel je kot žrtev klerikalne samopašnosti, ki noče da bi se železničarski položaj izboljšal.

Proč s kategorijskimi društvi.

Večkrat smo že opozorili železničarje na kvarne posledice razcepljenosti ter smo dokazali, da so največja ovira v boju za izboljšanje našega gmotnega položaja ravno kategorijske organizacije, ki so večji del delo posameznih demagogov, ki so bili že v vseh političnih strankah, ki so se že povsod prodajali, a ker jih je vsakdo kmalu izpregledal in zavrzel, so začeli sklicevati sestanke svoje kategorije, na katerih so delali razne laži-obljube ter so res premotili par nezavednih ljudi, ki so jim nasledili na lim.

Zbirali so po Ljubljani in celo drugod nekateri podpore za svojo organizacijo, kateri pa še do danes niso predložili čez nabrane prispevke obračunov, drugi so hodili ponujati in prodajati svoje ljudi k radikalni in potem h klerikalni stranki, samo da bi sebi naredili čim večje korito.

Agitatorjem za društvo vlakospremnikov v album.

Ker za svoje društvo posamezni demagogi ne morejo dobro in uspešno agitirati z ozirom na to, da jim ne morejo nuditi nikakih garancij za izboljšanje njih položaja ter jih spreodniki, premikalci in zavirači zapuščajo in jim obračajo hrbet, so hitro pobrali iz »Organiziranega Železničarja« en stavek ter sedaj agitirajo okoli. Govore in dokazujejo vsakemu, ki jih hoče poslušati, da smo predlagali, da naj se nastavljenemu osebju difference sploh ne izplačajo, ampak da naj se ta denar porabi za izplačilo delavstvu, nastavljenici pa, da ne bodo nikoli nič dobili.

Da ne boste več slepomišili, tu točno povemo, da se je naš predlog glasil, da naj se vočigled res mizernemu stanju delavcev, zlasti progovnega, postajnega in skladišnega, najprvo izplačajo vsaj del difference delavstvu (iz prvega kredita, ki bo dovoljen, kar bi bilo iz kredita za nastavljenice).

Nastavljenecem so po zakonu zagarantirani novi prejemki od oktobra lanskega leta in tem se ne odrečemo pod nobenim pogojem, za prevedbo delavstva na urne plače pa obstoja le naredba in ravno slovensko delavstvo je bilo pri izvršitvi te naredbe kruto tepeno, ker ni bilo prevedeno oktobra lanskega leta, ampak v veliki večini šele avgusta in septembra letos. Tem moramo v prvi vrsti pripoznati, ako imate kaj socialnega čuta v sebi.

Nov dokaz o razdiralnem delu kategorijskih organizacij naj nudi vsem železničarjem občni zbor kategorijskega društva pisarniških slug, ki se je vršil v nedeljo, dne 5. oktobra 1924 v Rokodelskem domu v Ljubljani.

Značilno za to društvo je, da ni zmožno samo delati vlog za svoje člane, ampak prosjačijo okoli drugih društev ter so bili pri sestavi pritožb proti nepravilni prevedbi celo pri nas in obljubili za vsako pritožbo po 10 Din za naš tiskovni sklad, katerih pa do danes še nismo videli. Tekom enega meseca je bil v nedeljo že drugi občni zbor, na katerem ni bilo ne predsednika in ne podpredsednika, kjer se sploh ni poročalo o delovanju društva, ampak se je takoj začel krog in prepir glede društvenega denarja in njegove uporabe.

Ker blagajnik ni hotel predložiti knjig, originalnih nabiralnih pol in ostalih dokumentov o uporabi denarja, so mu hoteli člani odvzeti knjige in začelo se je prerivanje, slišali so se klici po policaju, ki ga je šel en član tega društva iskati. Udeležniki občnega zbora so se razhajali in policaj, ki je prišel, je povabil s seboj tri člane odbora na policijo in krasen je bil pogled, ko so ti korakali pod nadzorom policajja na stražnico.

Železničarji! Tako se dela za izboljšanje vašega gmotnega položaja, tako se rešuje vaša slaba prevedba pri litrih vina, vi pa stradate in ne vidite krivcev, ki vaš položaj še poslabšujejo.

Izpreglejte, železničarji, in zapodite proč od sebe vsakega, čeprav vašega najboljšega prijatelja, ki bi prišel agitirati za vstop v kategorijsko društvo ter bi vam slikal lepo bodočnost. Vaše geslo je: V slogi je moč, ker le močna organizacija more uspešno delati za izboljšanje stanja železničarjev in vas popeljati do zmage.

Proč s kategorijskimi društvi!

Proč z demagogi!

Proč s politiko!

Vsi v enotno razredno organizacijo!

ali mi smo uradniki. Le tako naprej, gospoda! Osnujte še kategorije za vsako leto starosti posebej in železničarstvo bo rešeno!

Pa tudi drugače ima kategorijsko društvo vsakospremnikov hudega rivala v »Društvu strojevodij«, ki se čutijo občutno ponižane, ker so sedaj v istem rangi s »ta plavimi« in se bore na vse kriplje, da ali te vržejo nazaj, ali sebe porinejo naprej na škodo drugih. Živijo »Kategorijski Geist«!

Zavedni železničarji pa se obračajo proč od kategorijskih društev in njih geslo je: »Ven iz kategorijskih organizacij in vsi v enotno razredno »železničarsko organizacijo«!

Kasarne za vlakospremnike.

V Zagreb gl. kol. prihaja iz Slovenije (Ljubljanske direkcije) 9 brzih in potniških vlakov dnevno, katere spremlja 38 vlakospremnikov.

Vlaki so sledeči:

Vlak št. 701 brzi ima vlakospremnega osebja 3 mož;

vlak št. 611 potniški ima vlakospremnega osebja 6 mož;

vlak št. 1 S. O. E ima vlakospremnega osebja 4 mož;

vlak št. 711 potniški ima vlakospremnega osebja 5 mož;

vlak št. 3 brzi ima vlakospremnega osebja 3 mož;

vlak št. 619 potniški ima vlakospremnega osebja 4 mož;

vlak št. 709 brzi ima vlakospremnega osebja 4 mož;

vlak št. 5 brzi ima vlakospremnega osebja 4 mož;

vlak št. 623 potniški ima vlakospremnega osebja 5 mož.

Vsi ti vlaki vozijo od 15. septembra 1924 v Zagreb gl. kol. ter mora tudi osebje ostati in prenočevati tamkaj. Že preje je primanjkovalo bivališč, sedaj pa o kakem poštem bivališču sploh ni govora. Za 38 mož je na razpolago v Zagrebu gl. kol. za prenočevanje reci in piši ena soba v kateri je nabasanih kar 9 postelj, dasi je prostora v njej komaj za šest postelj.

Dosedaj si je vlakospremnice osebje pomagalo na sledeči način: ko je bilo še toplo, je hodilo podnevi v park pred postajo sedeti, ponoči pa je hodilo spat v osebne vozove. A kaj bo sedaj, ko pride zima? Prošnje in deputacije so bile dosedaj na vseh merodajnih mestih zaradi bivalnice v postaji Zagreb gl. kol., dobili smo dovolj obljub, ki še sedaj niso izpolnjene.

Vlakospremnice osebje se ponovno obrača s prošnjo na merodajna mesta in na javnost. Gospodje na merodajnih mestih! Imejte s podrejenimi uslužbenci vsaj toliko človeškega in socialnega čuta, kakor z živino. Za živino obstoja namreč natančen predpis, ki ga morajo vsi postajenačelniki točno upoštevati, kateri odreja, koliko živine, da se sme naložiti v en tovorni voz. Naklonite še nam toliko sočutja, kolikor ga imate za živino. Gospod šef-zdravnik! Oglejte si enkrat sobo na postaji Zagreb gl. kol. in določite za koliko oseh je v njej prostora za prenočevanje. Ker so na železnici v veljavi še skoro vsi stari predpisi, naj se izkoplje iz stare krame tudi še stari predpis glede kasarn za vlakospremnice osebje.

Opozarjam obenem na dejstvo, da se je zadnje čase zopet začelo zanemarjati snažnost v kasarnah za vlakospremnice in strojno osebje, katerim tudi načelniki ne posvečajo preveč svoje pozornosti. Zopet se pojavljajo v kasarnah ščurki, stenice in celo drugi mrčes ter dela v tem oziru kar se tiče snažnosti, izjemo le bivalnica v kurilnici Ljubljana.

Ako boste s takimi argumenti agitirali za vaše društvo, bo razpadlo preje kot ga boste ustanovili.

Železničarji! Tu vidite takoj, kaj hočejo kategorijska društva. Nič drugega kot eno drugemu škodovati in tako sploh poslabševati naš splošen položaj.

Ali vi, ustanovitelji društva vlakospremnikov, nič ne pomislite, da ste bili še nedavno delavci, ali nič ne pomislite na vaš beden položaj takrat, ali ne vidite neznosnega stanja vaših zaviračev, premikačev, ki jih tudi vabite v vaš »odrešilni« objem? Vemo, da vam ni mar usoda nad 8000 delavcev ljubljanske direkcije, ampak, da vam je mar le lastni »jaz« in nič drugega!

Vsi delavci, pomožni zavirači in premikači, zapomnite si, kaj dela sedaj to društvo »vlakospremnikov« proti vam in napodite agitatorje proč, pa naj pridejo še v taki obleki in še s takimi obljubami. Vaše mesto je le v razredni železničarski organizaciji, ki se bori in bo borila za izboljšanje gmotnega položaja vseh železničarjev ne glede na kategorije, ne glede na to, ali je kdo delavec ali nastavljenec.

Društvo vlakospremnikov pa se že v svojem notranjem delu ne počuti enotno, ker hočejo imeti že nadsprevodniki in vlakovodje svojo sekcijo, češ, kaj bomo mi sedeli skupaj s sprevodniki in zavirači, ki so le poduradniki

Posvetite na direkciji malo več pažnje kasarnam, ker ima velik vpliv na redno vršenje službe dejstvo, ali je vlakospremno osebje odpočito ali ne ter je gotovo marsikatera nesreča zlasti trčenje vlakov vsled prevoza signalov in podobno posledica prečutih noči v kasarnah, kjer se osebje ne more odpočiti.

Pripomba: Tozadevno smo vložili intervencijo pri direkciji Ljubljana in Zagreb ter bomo intervenirali tudi pri generalni direkciji in ministristvu.

Izveček iz važnejših okrožnic.

Preki sod na železnici.

Nova pragmatika nam je ugrabila tudi voljeno disciplinarno komisijo in nova vlada »reda, miru in pravice« je kljub obetanju, da bo popravila reakcionarno službeno pragmatiko, dovolila, da se imenuje disciplinarna komisija, ki naj sodi ljudi po nalogu direkcije. Imenovani so:

Dr. Aleksander Fatur,
ing. Matko Schneller,
višji inšpektor Benedek,
ing. Gustav Jurman,
dr. Ludvik Ladiha,
dr. Franc Hoj,
višji revident Jenko,
inšpektor Deutschmann,
inšpektor Hovanski in še 10 osebnosti.

Železničarji! Ti vas bodo sodili! Kje so vaši zastopniki? Kje spi socialna zakonodaja?

Podaljšanje legitimacij.

Podaljšanje legitimacij se vrši v naslednjem redu:

Od 1. do 30. oktobra črne legitimacije;
od 1. do 15. novembra rdeče legitimacije rodbinskih članov aktivnih železničarjev;
od 16. do 30. novembra rdeče legitimacije vpokojencev in njihov rodbinskih članov;
od 1. do 5. decembra knjižice za nabavo življenjskih potrebščin in identitetnih listkov za služkinje, matere itd.

Sinovi železničarjev imajo pravico do legitimacij do 16. leta, a če so v šolah ali se uče obrti do 25. leta, a samo takrat, ako dobe za nje stariši rodbinsko doklado. Delavci pa morajo doprinesiti tozadevno uradno potrdilo.

Hčere imajo pravico do legitimacije dokler se ne omože, toda pod pogojem, da nimajo lastnega zaslužka in da žive v oskrbi starišev, kar morajo dokazati z uradnimi potrdili.

Za podaljšanje legitimacij in knjižic za nabavo živil se mora plačati pristojbina 1 Din, za identitetne liste pa 50 para.

Da ne bodete morali predolgo čakati, si pravočasno preskrbite potrebna uradna potrdila.

Vozne ugodnosti otrok železn. uslužbencev.

Otrok se lahko vozi brez legitimacije in brez vozne karte do 4. leta starosti. Po četrtem letu starosti pa mora imeti ali rdečo legitimacijo, katero lahko takoj dobi, ali pa nakaznico za vožnjo po upravni (režijski) ceni, za katero se mora za vsako vožnjo posebej zaprositi potom neposrednega načelnika. V slučaju, da nima ene izmed teh dveh nakaznic, mora plačati polovično civilno vozno karto.

Povišanje članskih prispevkov za bolniško blagajno.

Gospod minister saobračaja je potrdil predlog od direktij imenovanih upravnih odborov bolniških blagajn, da se zvišajo članski prispevki nastavljenecv na 1-50% in delavstvu od 2% na 3%, torej kar za celih 50% več bomo morali plačevati sedaj od 1. oktobra, a ne dobimo od bolniške blagajne nič.

Takse za kazenske odloke.

Odlok št. 68.849/VI od 29. septembra 1924 obsega višek modrosti, ki jo je zmožen administrativni oddelek ljubljanske direkcije.

Važno v tem odloku je, da ne more ne šef in ne direkcija izreči nikake administrativne kazni, predno ne zasliši prizadetega. Nadalje se mora izreči vsaka kazen in tudi ukor s pismenim odlokom, proti kateremu ima kaznovani pravico pritožbe na direktorja tekom osmih dni od dne dostavitve.

Za vsak kazenski odlok se mora plačati po pravomočnosti taksa 20 Din.

Ako se kdo proti odmerjeni kazni pritoži in se pritožba ugodno reši, se kazenski odlok razveljavi ter mora plačati v tem slučaju za oprostiteni odlok 20 Din takse. Ako pa se pritožbi ne ugodi, mora plačati i takso za prvotni kazenski odlok i takso za priziv, torej 40 Din. Železničarji! Ali si morete misliti večje brezpravnosti! Šef te kaznuje brez podlage s pismenim ukorom in ti plačaj lepo še 20 Din takse; ako se pritožiš, riskiraš še ponovnih 20 Din. Čast modrim železniškim juristom, ki so iznašli nov zakon za ubogo železničarsko paro, po katerem lahko nedolžnemu železničarju ugrabijo 20 Din!

Vlada reda in pravice! Kje so tvoje obljube? Ali je to tvoja socialna zakonodaja, s katero osrečuješ železničarski proletariat?

Potne in selitvene pristojbine za nastavljenecv.

Z naredbo G. D. br. 28.934 od 6. sept. 1924 je odobren nov pravilnik za potne in selitvene pristojbine, ki stopi v veljavo z naknadno veljavnostjo od 1. aprila 1924.

Za službena potovanja pristojajo uslužbencu naslednje pristojbine:

- dnevnice,
- troškovni pavšal,
- brezplačna vožnja zase in prevoz prtljage,
- povrnitev vseh izdatkov v gotovini, katere naredi iz službene potrebe.

Dnevnice in troškovni pavšali so:

- Povečane in sicer za prvih 10 dni potovanja;
 - normalne in sicer za drugih 10 dni potovanja;
 - znižane za nadaljnje dneve potovanja.
- Dnevnice pristojajo le za potovanja čez 6 ur in sicer do 12 ur polovične in nad 12 ur cele dnevnice.

Za službena potovanja nad 2 km, kjer ni na razpolago železnice ali parobroda, pripada kilometraža, vendar se v slučaju priznanja kilometraže ne pripozna troškovni pavšal. Uslužbenec, ki so vezani po svoji službi, da morajo redno prepotovati del proge in sicer mesečno najmanj 10 dni, ne dobe dnevnice, ampak potni pavšal, glede prejetanja katerega so približno ista določila kot so veljala do sedaj. Uslužbenec, ki ima potni pavšal, ne dobi za potovanja v svojem območju nikakih drugih odškodnin.

Odškodnina za slučaj selitve:

Ako je kdo premeščen iz službenih ozirrov, ima pravico na naslednje odškodnine:

- Na normalne dnevnice in normalni troškovni pavšal zase;
- na polovične normalne dnevnice in polovični normalni troškovni pavšal za vsakega člana svoje družine, ki živi z njim v skupnem gospodinjstvu in se obenem z njim seli;
- na brezplačni prevoz zase in družino, brezplačen prevoz prtljage (zase 50 kg), za vsakega člana po 25 kg, a skupno največ 100 kg) in na brezplačen prevoz pohištva ter na povrnitev vseh nujno potrebnih izdatkov za pakovanje in prenos pohištva. Računi za poslednje izdatke morajo biti potrjeni od pristojne oblasti, da so primerni.

V slučaju premetitve na lastno prošnjo, ali kazenskim potom, ne pristojajo nikake odškodnine za selitev.

Pred nastopom službenega potovanja se lahko dobi pri blagajni predjem do največ dve tretjini predvidenih dnevnice in sicer proti priznanici.

Vrsta uslužbencev	Dnevnice		Troškovni pavšal					Potni pavšal
	Povečane	Normalne	Znižane	Povečane	Normalne	Znižane	Kilometražna	
din arjev								
Uradniki I. kategorije:								
od 1. do 3. skupine	100	75	50	50	35	30	6	—
4. skupina	75	50	35	40	30	25	6	1000
5., 6. in 7. skupina	70	45	35	40	30	25	6	800
8. in 9. skupina	65	40	30	25	20	15	6	600
Uradniki II. kategorije:								
1. in 2. skupina	70	45	30	30	25	20	6	700
3. in 4. skupina	60	40	30	25	20	15	6	500
Uradniki III. kategorije:								
1. in 2. skupina	50	30	25	20	15	10	5	450
3. in 4. skupina	45	25	20	15	10	5	5	400
Poduradniki I. kategorije:								
1. in 2. skupina	45	25	20	10	6	4	4	400
3. in 4. skupina	40	20	15	8	5	3	4	350
Poduradniki II. kategorije:								
1. in 2. skupina	40	20	15	8	5	3	4	350
3. in 4. skupina	35	20	10	6	4	2	4	300
Služitelji	20	20	10	6	4	2	4	—

Čas nošnje službene obleke.

Na podlagi odobrenja Ministarstva Saobračaja izdala je Generalna direkcija državnih železnic Beograd s aktom št. 10.743 od 14. aprila 1924 naredbo o času nošnje službene obleke kakor sledi:

- 1 rdeča čepica, 2 leti,
- 1 modra čepica, 2 leti,
- 1 bluza suknena, 1 leto,
- 1 hlače suknene, 1 leto,
- 1 bluza letna, 2 leti,
- 1 hlače letne, 2 leti,

- 1 plašč, 3 leta,
- 1 par čevljev, 1 leto,
- 1 par škornjev s filcastim nastavkom, 2 l.,
- 1 par škornjev, 2 leti,
- 1 kožna čepica, 1 leto,
- 1 par modre platnene obleke, 1 leto,
- 1 kožuh, 4 leta.

Kožuh se smatra kot inventar in se odaja samo osebju, ki opravlja službo na prostem. — Ta naredba, po kateri se morajo ravnati v bodoče vse službene edinice, velja do izdaje Pravilnika o službeni obleki.

Dopisi.

Kaj je z drvami ?

Prišla je svoj čas okrožnica, da je na razpolago veliko število drv ter naj železničarji naroče, koliko bodo rabili za čez zimo. — Naročili smo in čakali.

Prihajala so drva in voz za vozom lepo sežaganih drv je odhajal s postaje ter zavijal v razne hiše. Malo čudno se mi je zdelo, da dobe nekateri po 6—8 m³ drv, medtem ko ostali sploh ne pridemo na vrsto. Ko se mi je povedalo, da so to gospodje od gradbenega oddelka, ki imajo prednost, sem opazil druge vozove, ki so vozili v hišo, kjer sploh ne stanujejo železničarji, ampak privatniki. To pa mi je bilo nerazumljivo.

Zima je pred vratmi, in če hočeš imeti drva, jih moraš kupiti na trgu po 800 K 1 m³. Za letos smo že obupali nad železniškimi drvami, prihodnje leto pa upamo, da bo prišel enkrat kak drug oddelek (n. pr. prometni) prvi na vrsto in da se bo drva pravično razdeljevalo, da jih bodo dobili tudi ljudje s proge, ne pa samo od direkcije.

Eden za več prizadetih.

Iz kongresa »Zveze Jugosl. Železničarjev« v Beogradu.

Zopet en list več v zgodovini tega društva, ki razkriva vse delovanje te železničarjem po njenem delovanju škodljive organizacije, ki skuša le s klečepazenjem in varljivimi kompromisi reševati železničarska vprašanja ter zavrača vsako borbenost.

Zopet je letos dovolila Generalna direkcija vsem delegatom tridnevni izredni dopust, zopet so se vozili z brzovlaki v Beograd in razglasili so širni javnosti, da je bil na njih kongresu zagrebški direktor, pomočnik ministra Avramović in celo sam minister. Impoverirani so hoteli s tem železničarjem, a so jih železničarji takoj izpregledali, češ to je organizacija, ki dela roko v roki z direkcijami in ministrstvom ter se ne bo nikdar upala podvzeti korakov proti tem za zboljšanje železničarskega gmotnega položaja.

In res so se povrnili nazaj delegati brez sklepov, kako bi rešili železničarstvo iz slabega položaja, storili so le sklepe, kako bi podaljšali življenje organizaciji, ki na vseh krajih poka. Osrečili bodo železničarje s centralnim glasilom, ki bo prinašal njih modrost direktno iz Beograda.

Samo nekaj pogrešamo v letošnjih poročilih, namreč poročila o slavnostnem banketu in raznih pozdravnih brzojavkah. Zveza Jug. Žel. smatra namreč te za najboljše sredstvo za dosego boljšega stanja železničarjev.

Sodrugji železničarji!

»Organizirani Železničar« vas prosi in pozivlja, da ga širite med železničarje. Ko ga prečitete, dajte in pokažite ga tudi tistim sodrugom, ki ga še nimajo. Skrbite da se organizirajo in ga bodo tako dobivali zastonj, ako pa ne, naj si ga vsaj naroče. Četrletna naročnina 12 Din pač ni velika. Koristi pa bodo imeli velike, izvedeli vse, kaj se godi.

Sodrugji, na delo za »Organiziranega Železničarja«!

Internationale Übersicht.

DEUTSCHLAND.

Das Elend der Arbeiterklasse. Während die »Volksvertreter« im deutschen Reichstag ihre jetzige Ferien dazu benützen, um zur Durchführung der Dawes-Gesetze neue Pläne zur Niederhaltung der Arbeiterklasse auszu-denken, steht die deutsche Arbeiterschaft vor einem harten Daseinskampf. Die Unternehmer, welche alle Reparationskosten auf die deutsche Arbeiterschaft abwälzen wollen, treiben eine Sabotage am Wirtschaftsleben, wie es seit langer Zeit noch nicht festzustellen war.

Nach Mitteilungen der »Deutschen Bergwerkszeitung« in Essen beabsichtigt eine Anzahl bedeutender Industrieller bei der Reichsregierung vorstellig werden, um den »Nachweis« dafür zu führen, daß ihre Betriebe im September geschlossen werden müssen, wenn nicht wesentliche Steuererleichterungen eintreten. Diese Drohung der völligen Betriebsstilllegung ist um so frivoler, als gerade die Ruhrindustriellen vor, während und nach dem Ruhrkriege Steuerhinterziehungen in ungeheuerlichem Ausmaße begangen haben. Weit über 90% aller Steuereingänge des Reiches sind von den Lohn- und Gehaltsempfängern allein aufgebracht worden.

In Hamburg haben in letzter Zeit rund 120 Betriebe, die zum Teil über 1000 Personen beschäftigen, Kurzarbeit angekündigt. Die Zahl der Erwerbslosen in Hamburg ist ungeheuer gestiegen, und eine größere Anzahl von ihnen ist länger als 26 Wochen arbeitslos und bereits der Armenpflege zur Last gefallen.

Beim sächsischen Arbeits- und Wohlfahrtsministerium sind schon in der Zeit vom 1. bis 15. August allein 86 Anzeigen über beabsichtigte Betriebsabbrüche oder -stilllegungen eingegangen.

In Ostpreußen wurden in den letzten Tagen zum 1. September 600 Eisenbahner gekündigt. Die Zahl der Kündigungen beträgt allein in Königsberg 200, und neue Entlassungen stehen noch bevor.

Eine Unmenge Stilllegungen von Baubetrieben sind in Schlesien erfolgt. Im Neuroder Kohlenrevier sind Massenentlassungen von Bergarbeitern zu verzeichnen.

Ferner haben die Röchlingschen Eisen- und Stahlwerke in Völklingen zum 15. September ihre ganze Belegschaft, etwa 12.000 Arbeiter, gekündigt. Der Hauptgrund der Massenkündigung ist darin zu suchen, daß die Werke die Herabsetzung der Kohlenpreise und Erhöhung der Arbeitsleistung fordern.

In Düsseldorf wurden bei Rheinmetall zum 1. Oktober d. J. 300 Angestellte und Beamte gekündigt.

ENGLAND.

Fortschritt unter den Eisenbahnern. Seit dem inoffiziellen Streik der Eisenbahnwerkstättenarbeiter ist unter ihnen eine rege Tätigkeit zu bemerken, die dahin strebt, ein einheitliches Programm für alle Kategorien der Eisenbahnerunion angeschlossenen Fachverbände auszuarbeiten. Verschiedene Konferenzen werden auf Initiative der revolutionären Opposition abgehalten, um die Eisenbahner diesem Ziel näherzubringen. Auf einer speziellen Konferenz der Sektion Dundee der Nationalen Eisenbahnerunion (NUR) wurde das folgende Programm aufgestellt: sechsstündiger Arbeitstag; Mindestlöhne in der Höhe von 4 Pfund pro Woche; Überstunden oder Nachtschichtarbeit mit 50% Zuschlag (Überstunden werden gerechnet von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens); Doppellöhne für Sonntagsarbeit; 2 Wochen vollbezahlter Ferien; in Krankheitsfällen 6 Wochen Unterstützung; Pension nach dem 55. Lebensjahre.

Arbeitskämpfe und Lohnbewegungen.

Der Streik der 3000 Transportarbeiter in Covent-Garden (London) ist noch im vollen Gange. Trotz der vielen Versprechen und Drohungen Bevins, des Generalsekretärs der Transport- und Allgemeinen Arbeiter-Union, diesen Streik auf die Dockarbeiter und Eisenbahner auszudehnen, wenn die Unternehmer den Forderungen der Streikenden nicht nachkommen, ist bis jetzt noch nichts in dieser Richtung getan worden. Statt dessen wurde wieder eine Untersuchungskommission eingesetzt, wodurch viel wertvolle Zeit verschwendet und die Position der streikenden Transportarbeiter geschwächt wurde.

AMERIKA.

Im Zeichen der herannahenden Krise.

Nach dem amtlichen Bericht des Arbeitsdepartements der Vereinigten Staaten für den Monat Juni sind in den letzten 12 Monaten über 1.100.000 Arbeiter in der verarbeitenden Industrie arbeitslos geworden. Seit 1919 ist die Zahl der beschäftigten Arbeiter um 18% zurückgegangen, d. h., daß etwa 1.680.000 Arbeiter, die noch im Jahre 1919 Beschäftigung hatten, heute arbeitslos sind. Zur selben Zeit ist die Kaufkraft des industriellen Proletariats beträchtlich gesunken. Im Monat Juni ist die Gesamtsumme der ausgezahlten Löhne um etwa 160 Millionen Dollar zurückgegangen. Der Durchschnittslohn pro Woche ist zwischen Juni 1923 und Juni 1924 von 26,75 Dollar auf 25,56 Dollar zurückgegangen, d. h. um 4,6%.

Unglücksfälle bei den amerikanischen Eisenbahnen.

Im Jahre 1923 sind nach amtlichen Aufzeichnungen während der Arbeit durch Unglücksfälle 1940 amerikanische Eisenbahner getötet und 151.960 verwundet worden. Beim An- und Loskuppeln von Wagen ereigneten sich 130 tödliche Unfälle und verwundet wurden bei dieser Arbeit 2474 Bedienstete. Beim Besteigen oder Verlassen von Wagen und Lokomotiven betrug diese Ziffern 101 bzw. 8096.

TSCHECHOSLOWAKEI.

Der Kampf gegen die Teuerung.

Eine ungeheure Teuerungswelle bedrückt die tschechoslowakische Arbeiterschaft. Sämtliche Lebensbedarfsartikel sind um etwa 30% im Preise gestiegen. Selbst die reformistischen Gewerkschaften fühlen sich veranlaßt, sich den Anschein zu geben, als ob sie etwas zur Verminderung des Elends tun wollten. Sie erkennen an, daß »die Erscheinungen der letzten Zeit die Arbeiterschaft zwingen, an die Möglichkeit von Lohnbewegungen zu denken, welche nunmehr unumgänglich notwendig werden, falls die Teuerung nicht zurückgeht« (Erklärung des Zentralrats der tschechoslowakischen Gewerkschaftsvereinigung vom 21. August). Wickelt man diese Klauseln auseinander, nimmt man alle ängstlichen Vorbehalte von »Möglichkeiten« und »Unmöglichkeiten« beiseite, so kommt zur Vorschein, daß auch die tschechischen Amsterdamer zugeben, es sei eigentlich ihre verdammte Pflicht und Schuldigkeit, das Proletariat in den Kampf zu führen. Die Arbeiter aber beginnen bereits, sich trotz der Gegenwirkung der Reformisten in Bewegung zu setzen. In Brünn demonstrierten am 3. September etwa 20.000 Arbeiter verschiedener Großbetriebe auf den Straßen. Auch die Mitglieder der Organisationen beginnen sich zu rühren, so z. B. die Eisenbahner, die Lehrer, die Bergbau- und Hüttenangestellten usw.

Lastnik: Konzorcij »Organizirani Železničar«.

Tisk tiskarne »Merkur« v Ljubljani.

Odgovorni urednik: Franc Jernejčič.

Vsemu osebju bivše južne železnice!

Akcijski odbor za zaščito pravic uslužbencev bivše južne železnice je vložil glede obleke, ki jo južna železnica svojim uslužbencem v letih 1919—1923 ni izdala, tožbo za nadsprevodnika Martina Pušnika. Z rzsodbo okr. sodišča v Ljubljani od 30. maja 1924 je bil državni zaklad kot naslednik južne železnice obsojen v plačilo vrednosti službene obleke, ki je Pušnik ni dobil.

Spričo te rzsodbe je treba, da vložijo tudi vsi ostali uslužbeni tožbo, ker ni sigurno, da bi uprava na podlagi že omenjene rzsodbe izplačala odškodnino za nepodeljeno obleko tudi vsem ostalim uslužbencem. Zato naj nam vsak uslužbenec in delavec, ki je vršil službo nastavljenca v letih 1919—1923 in ni dobil kake službene obleke, ki mu po predpisih pritiče, pošlje točne podatke po sledečem vzorec:

AKCIJSKI ODBOR ZA ZAŠČITO PRAVIC USLUŽBENCEV BIVŠE JUŽNE ŽELEZNICE.

V roke I v a n u V u k u,

I. mestna stanovanjska hiša za Bežigradom, Ljubljana.

Podpisani nisem dobil sledeče obleke:

V letu 1919, za aprilski termin:

1 bluzo iz sukna,
i. t. d.

V letu 1919, za oktoberski termin:

1 hlače iz sukna,
i. t. d.

V, dne 1924.

Ime, priimek, službeni značaj in točen naslov.

Obleko označujete takole:

Modra čepica.
Bluza iz sukna.
Hlače iz sukna.
Bluza letna, iz platna.
Hlače letne, iz platna.
Plašč.
Kožuh, dolg.
Kožuh, kratek.
Čepica iz usnja.
Sako.
Telovnik.
Paradni suknjič (Flottenrock).
I. t. d.

Slučajev, ko je dala uprava mesto paradnega suknjiča bluzo, ni treba navajati.

Kdor je dobil kak kos službene obleke kasneje kot bi mu pritikalo, naj to izrečno navede. N. pr.: Uslužbenec, ki bi moral dobiti kožuh v oktobru 1920, a ga je dobil šele v oktobru 1921, naj to navede.

Tožbe moramo vložiti v Ljubljani najkasneje do 24. oktobra 1924, ker 27. oktobra 1924 poteče zakonski rok zastaranja. Zato naj vsak uslužbenec odpošlje svojo prijavo na označeni naslov tako, da jo bomo dobili najkasneje do 20. oktobra 1924. Prijave, ki pridejo kasneje, se ne bodo upoštevale.

Pazite na to, da ne boste navajali obleke, ki ste jo dobili ali ki Vam ne pritiče, ker bi taki napačni podatki povzročili akcijskemu odboru velike tožbene stroške.

V LJUBLJANI, dne 10. oktobra 1924.

Akcijski odbor za zaščito pravic uslužbencev bivše južne železnice.

