



ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSkih ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

Uredništvo se nahaja v Trstu ulica
Boschetto, 5 - Telefon 1570.
Upravištvo Dunaj V. Zentagasse 5.

Izhaja v Trstu 1 in 15 vsaki mesec
Nefrankirana pisma se ne sprejemajo.
Rokopisi se ne vračajo.

Naročnina za cejo leto 9.40 K.
za pol leta 4.70 K.
Pozamezna štev. 18 vin.

NOVI VSPERI.

Zaključek pogajanj v železniškem ministerstvu; velepomembne pridobitve za državno-
železniško osobje.

Kdor pazno zasleduje zgodovino avstrijskega proletarijata, njegove boje, njegove zmage, ta mora, če nepristransko sodi priznati, da njegovi vspehi temelje v čvrsti strokovni organizaciji. Na razrednem stališču organizirani proletarijat, je postal v Avstriji moč, s katero mora hoté ali nehoté računati mednarodno združeni kapital. Če prelistujemo poročilo avstrijske strokovne komisije, v katerem se nam z nekakim zadovoljstvom poroča, da je stevalo prekoračilo $\frac{1}{2}$ milijona strokovno organizirane delavstva, moramo z veseljem konstatirati, da leži v teh stevilkah izraz ogromnega napornega dela. Avstrijski proletarijat je postal velesila. Posebno zanimivo je gibanje avstrijskih železničarjev. Ono se razdeli v dva dela: Prva perijoda, dolgo neznosno trpljenje in brezmejno zaničevanje; druga, počasni razvoj železničarske organizacije. Zakon, s katerim vlada moderni kapitalizem, je naraščajoča proletarizacija in odvisnost delavnih razredov. Britko so občutili železničarji ta zakon skozi desetletja. Ali naravni odpor, katerega povzroča povsod ta kapitalistična tendenca, je zbudil misel k samoobrambi. Železniško osobje se je otreslo starih nazorov, češ da se poselj železničarja povsem loči, od splošnega delavstva.

Do jeseni leta 1905, je avstrijska železničarska organizacija prebila mnogo težkoč, vsled preganjanja svojih članov. Da je zmagala zmagonosno odstraniti in premagati zapreke ter da je kljub odkritim in prikritim sovražnikom postala močna, je zato najboljši dokaz, impulzivno izbruhli plačilni boj železničarjev. Prvikrat so nastopili železničarji, ki so tvorili do tedaj maso brezpravnih in v javnosti nepoznatih proletarcev, složno in disciplinirano s pasivnim odporom, zapustivši pot beračenja in prosjačenja stopili na plan, izvojevavši si zboljšanje gmotnega položaja.

Rezultat prvega velikega boja je bil ta, da so si železničarji nele pridobili spoštovanje v javnosti, temveč so si pridobili tudi mnogo gmotnih in moralnih vspehov. Njihova organizacija pa je bila od tedaj priznana kot uradna zastopnica železničarjev. Tako se je zaključil prvi gigantski boj, katerega je izvajala do tedaj le malo znana železničarska organizacija. Facit tega boja je bila upoštevanja vredna pridobitev na državnih in privatnih železnicah.

Priznana upravičene zahteve železničarjev so se morale takoj izvršiti, v principu sprejeta priznanja pa, za katera je vlada potrebovala za izračunavanje potrebni čas, si je pridržala za izvršitev rok treh let. Taki so bili tedanji mirovni pogoji.

Ali, staro avstrijsko uradno kljuse je prepočasi korakalo po poti socialnih reform, katere je gmotno razmerje avstrijskih železničarjev pa nujno zahtevalo. Prekoračenje obljubljenih dobe za izvršitev danih koncesij, je povzročilo med železničarji povsem umevno nezadovoljnost, ki je od dne do dne naraščala in našla svoj zaključek jeseni leta 1907. Tedaj je izbruhnil delni pasivni odpor na privatnih železnicah. Spretnemu posredovanju koaliranih železniških organizacij, se je posrečilo preprečiti izbruh pasivnega odpora tudi na državnih železnicah. Ta hvalevredna in in previdna vodstvena taktika je prisilila pri tem boju neprizadeto vlado, da nepristransko posreduje.

Da zamore vlada, se neizpolnene obljube, dane državnim železničarjem, izvršiti, je nastopila soc.-dem. parlamentarna frakcija v pro-

računskem odseku, z znanim dr. Ellenbogno-
vem 20 milijonskim predlogom akcijo za izvršitev teh želja. Kakor je se vsem železničarjem v spominu, se je *krščanskim* in *nacionalnim strankam* posrečilo, preglasovati ta predlog; stem so pa omenjene stranke očitno in neprikrito pokazale sovraštvo napram železniškemu osobju.

In naj se tudi izgovarjajo, kolikor se jim zljubi, železničarji si bodo to izdajstvo dobro zapomnili.

Razburjenje radi izdajstva na železničarskih interesih, katero so izvršili zastopniki meščanskih strank, je vendar le rodilo sad. Vlada je opazovala razburjenje med železniškim osobjem ki je zavladalo radi tega zločina, vest ali pa strah pred močno organizacijo, je prisilil vlado, da je mirnim potom zahtevala, naj se kredit za 18 milijonov kron poveča, katerega ona rabi v svrhu zvišanja plač državnim vslužbencem. Od te svote pripada vslužbencem državnih železnic 8-3 milijonov za leto 1908, za železniške uradnike pa svota 1.700.000 kron, za leto 1909. Predlog je bil sprejet in *državni železničarji dobje, petmestnem svoto 10 milijonov kron*. Da si je svota velika, katera se ima razdeliti med državne železničarje, je vendar, če upoštevamo njih število, premajhna, da bi le najpotrebnejše zahteve prizadetih vslužbencev realizirala. In ker triletna čakalna doba, da zamore vlada izpolniti dane obljube leta 1905 poteče 1. novembra t. l., je bila dolžnost organizacije, da kot zastopnica organiziranih železničarjev, spomni vlado na dane obljube. Vodstvo železničarske organizacije je sklicalo dne 8. in 9. septembra na Dunaj delegacijsko konferenco, katere namen je bil, zavzeti stališče napram razdelitvi železničarjem namenjene svote. V zadnji štev. *«Železničarja»* smo poročali o rezultatu te konference. Tudi druga v zvezi se nahajajoča društva so sklicala podobne konference. In zaključek teh konferenc je bil ta, da se je izvolil skupni izvrševalni odbor, ki je dobil nalogo, posredovati, takoj pri železniškem ministerstvu da se svota namenjena za železniško osobje izviša.

Pogajanja izvrševalnega odbora z železniškim ministerstvom so se pričela 1. oktobra stem, da je izvrševalni odbor, predložil že v zadnji štev. *«Železničarja»* obelodanjeno spomenico, kateri je bila dodana protiizjava v odgovor železničarskemu ministerstvu. O tekočih pogajanjih v četrtek 15. oktobra in ozaključku, poročamo spodaj, kjer navedemo točko za točko izjave ckr. železniškega ministerstva in protiizjave izvrševalnega odbora.

Če reasumiramo gorinavedeno, moramo na kratko konstatirati, da je osobje uposleno na ckr. državnih železnicah doseglo novih *bistvenih vspehov*. Res je, da je tudi še sedaj dosti takih uslužbencev, katerih želje se niso popolnoma vresničile. Ali železničarji naj pomislijo, da je rešitev njih vprašanja dolgotrajna stvar, katero se ne da rešiti z eno samo akcijo, marveč zahteva *rešenje tega problema, dolgo, neprenehano, resno in trajno delo*. Dane koncesije pomenijo zopet korak na potu k napredku. Kdor tega ne prizna ta ni prijatelj resnice. Za *delavniško osobje* se je dosegel *52 urni delavni teden*, ki pride v *korist približno 13.000 delavcem*. *Mezdnim delavcem*, se bode deloma že obstoječi izviševalni sistem reguliral, *delogorno znjimi samimi*. *Zvišanje nočne službene doklade* na 1 K in *razširjenje iste* na vse vslužbence, ki

opravljajo nočno službo, — izvzeti so le čuvaji in spremljevalno osobje. *Naturalno stanarinsko vprašanje čurajer* se reši v smislu obstoječih predpisov. Svota, ki je namenjena za *zvišanje plač delavcem*, se je od 2.500.000 K na 3.000.000 K., toje za 500.000 K zvišala. Zahteva po *izrednem aranžiranju* se še enkrat predloži personalni komisiji. Prvotno določena svota v svrhu zvišanja vožnih doklad se je od 2.000.000 na 3.000.000 — *to je za en milijon k. izvišala*.

Gorinavedene koncesije so, ne glede na bodoča vprašanja, za železničarje tako važna, da so zaupniki izjavili da jih *sprejmejo*, ker vsebujejo največ, kar se je dalo za sedaj izpresti iz vlade. Stem pa ni postavljen cilj vsem nadaljnim reformam. Ravno vsled dejstva, da se mora boj za zboljšanje gmotnega položaja delavstva izvrševati le *korak za korakom*, je ta pridobitev le nova etapa na potu napredka.

Mi pa smo v svoji organizaciji spoznali, da je le *potom tesne združitev na strokovnem polju*, mogoče priporiti si od časa do časa *norih vspehov*. In naj le naši nasprotniki, katerim ni nobeno sredstvo preumazano, poskušajo sejati razpor v organizacije, z namenom, ki je poznan, — da namreč oslabi moč železničarjev. Njim v kljub, in železničarjem v korist, se bodo oni *še bolj marljivo poprijeli dela*, da realizirajo njih želje tudi v bodoče. Upoštevajte glas, s katerim se vas vabi k pristopu v soc. demokratično organizacijo, mirno sodelujte — v njej to je predpogoj nadaljnih bodočih vspehov!

Splošni pregled pogajanj.

C. k. železniško ministerstvo je začetkom meseca septembra 1908, sklenilo, da z ozirom na dovoljeni naknadni kredit 8-3 milijonov kron za poduradnike, uslužbence in delavce, ki stopi v veljavo že s 1. oktobrom 1908 in ozirom na kasneje dovoljenih nadaljnih 1-7 milijonov kron za uradnike, z veljavo od 1. januarja 1909, vpošteva sledeča zboljšanja gmotnega stanja državno-železniških uslužbencev:

Za uradnike: Zboljšanje sistemiziranja.

1. Pomnožijo se mesta v višjih službenih razredih.

2. Zjednačijo se V. in VI. činovni razred državno-železniških uradnikov s VI. in VII. činovnim razredom državnih uradnikov.

3. Uvede se povšali za obrabljenje uniforme po 120 kron, za vse uradnike, ki opravljajo eksekutivno službo, za uradnike blagajničarje in manipulatne pa po 60 kron, kar zahteva skupno letno svoto 500.000 K

4. Zjednačijo se stanarine z aktivitetnimi dokladi državnih uradnikov, v slučajih, kjer so le-te višje. Za to zjednačenje se potrebuje letna svota 8.000

Za uradnike poduradnike in uslužbence:

5. Uredi se cenitev naturalnih stanovanj; (dovoljuje se 20 odstotni popust). V to svrhu določeni kredit znaša letnih 600.000 K

6. Ponočne doklade *vslužbencev* se zvišajo od 1 kr. na 1 krono 50 vin. in od 50 na 75 vin.; uradnikom, uslužbenim na važnejših postajah, ki zahtevajo napornejšo službo, se zviša nočna doklada od 1 krone na 2 kroni. Uvede se nočna doklada tudi za premikače, nadpremikače, za premikaške nadzornike

in za placmojstre ter konečno tudi za zapisovalce vozov. Nočna doklada za te zadnje uslužbence znaša 75 vin. Letna proračunska svota za vsa ta zboljšanja se določa na 560.000 K

7. Dovolijo se službene doklade vsem načelnikom eksekutivne obratne službe in sicer uradnikom 240 do 360 kron, poduradnikom okoli 180 kron, uslužbencem pa okoli 120 kron. Za to se preliminira letni znesek 380.000 »

8. Uradnikom vzdrževanja proge se potovalni pavšali zboljšajo približno za 200 do 300 kron; prožnim mojstrom se zviša prožni pavšal od 240 na 480 kron, signalnim mojstrom pa od 720 na 960 kron. V pokritje teh zboljšanj se preliminira letna svota 220.000 »

9. Strojni mojstri dobijo mesečno doklado 40 kron, za kar se bode potrebovalo letnih 80.000 »

10. Strojnemu in spremnemu osebju se zvišajo vozne pristojbine približno za 20 odstotkov. V to svrhu preliminirana letna svota se določa na 2.000.000 »

11. Uvede se doklada za preiskovanje kotlov in sicer za uradnike po 10 kron za delavniške mojstre pa po 8 kron. Za to določena letna svota znaša 30.000 »

12. Uvede se nadalje blagajničarska in računarska pristojbina od letnih 72 do 144 kron. V pokritje te pristojbine se preliminira letnih 230.000 »

13. Avtomatika se zboljša v v sledečem smislu:

a) Začetna plača se zviša od 800 na 900 kron in od 900 na 1000 kron;

b) Prožni, mostovni, stavbeni in signalni mojstri kakor tudi delavniški mojstri v plinarnah in v impregnacijskih zavodih se premestijo v I. skupino poduradnikov;

c) Stališča kamnotiskarjev se zjednačijo s tiskarji vozniških listov;

d) Zapisovalci vozov se premestijo v II. skupino uslužbencev;

e) *Avanzijska doba se skrajša* pri poduradnikih s plačo do vstevši 2000 kron od 3 na 2 leti, pri uslužbencih, ki so v plačilnem razredu 1000 kron od 3 na 2 leti, uslužbencem plačilnih razredov s 1500, in 1700 kronami pa od 5 na 3 leta;

f) Dovoljuje se dvoletna avanzijska doba za vse one, ki so bili imenovani poduradnikom pred 1. januarjem 1906.

Za vsa ta zboljšanja se preliminira letni znesek 1.000.000 »

14. Zboljša se normiranje poduradnikov in uslužbencev in se za to določa letni znesek 250.000 »

15. *Zvišajo se dnevne mezde* in sicer:

a) vse najnižje dneve;

b) dneve starejših delavcev. V to svrhu preliminirana letna svota znaša 2.500.000 »

16. Za delavce se uvedejo določila glede odmorih dopustov in glede prostih dni in sicer v smislu, da se jim v tem pogledu po močnosti ustreže. Za uveljavljanje teh norm se zahteva letna svota 1.000.000 »

Kaj so strokovno organizirani železničarji k tem koncesijam izjavili, je čitateljem že znano iz številke 14. našega lista, kjer smo obelodanili resolucijo, sklenjeno in sprejeto v državno železničarski konferenci dne 8. in 9. septembra 1908. V svrhu splošnega pregleda vsega gibanja, jo tu zopet priobčimo. Resolucija slove tako-le:

Zaupniki skupnega avstrijskega železničarskega proletarijata, zbrani dne 8. septembra 1908, se zavedajo velike odgovornosti, ki jo jim nalaga resni trenotek. Oni vejo, da so v tem kritičnem momentu odgovorni ne le nasproti svojim organizacijam, ampak *vsemu delavstvu in ljudstvu* sploh. Svesti si te odgovornosti, so temeljito proučili ponudbe železniškega ministerstva glede ureditve beraških razmer državno-železniškega osebja in morajo izjaviti, da so te ponudbe premalenkostne in v vsakem pogledu nezadovoljive. Iste niso v stanju izpolniti niti najmanje onih nad državnih železničarjev, ki so jih pričakovali od obljub železniškega ministerstva, da-

nih leta 1905. Zbrani zaupniki izjavljajo to popolnoma upravičeno, in sicer iz sledečih razlogov:

1. Glede ureditve službenega in delavnega časa se ni ukrenilo še ničesar;

2. maksimum provizoričnega službovanja še sedaj ni določen, dasiravno je to pri privatnih železnicah že urejeno;

3. denarna sredstva, določena za izboljšanje plač, so popolnoma nezadostna;

4. doklade dovoljene eksekutivnemu uslužbenemu osebju niso nikakor primerne njega težki službi; vrhu tega pa se več uslužbencev, ki imajo opravljati službo po noči, pri tem sploh ni vpoštevalo;

5. Prožnim čuvajem se niso vzela v poštev naturalna stanovanja in se jim ne izplačuje odnosa diference;

6. avtomatika pri pomikanju in avanziranju se je zboljšala premalo;

7. izvanredna avanziranja s pomočjo ugodnih kvalifikacij in s pomočjo takozvanega »zaslužnega« križca, se niso odpravila.

To so pomankljivosti in pogoški, katerih zaupniška konferenca nikakor ne more prezreti in v svrhu mirnega sporazumljenja poskuša še zadnje in jedino sredstvo, to je, sklepa *izvoliti posebno izvrševalni komite*, kateremu nalaga, da se spusti takoj v pogajanja s železniškim ministerstvom, ki naj odpravi omenjene krivice. Konferenca pooblašča ta izvrševalni komite, da uporabi v doseg cilja vsa prikladna sredstva.

Konečno pa zaupniška konferenca, izjavlja, da ne popusti ničesar od zahtev, zbranih v zakonskem načrtu poslanca *Tomshika* in v *Ellenbognori* resoluciji, ter zahteva, da se iste izvedejo v celem obsegu.

Na podlagi te resolucije je eksekutivni komite sestavil vlog, v kateri je natančno izpeljal najdaljši toč in jo potem 1. oktobra 1908 predložil c. k. železniškemu ministerstvu osebno, na čelu mu državna poslanca *Tomshik* in *Müller*, in sicer.

Slavno c. k. železniško ministerstvo.

Koalirane organizacije avstrijskih železniških uslužbencev in sicer splošno pravovarstveno in strokovno društvo za Avstrijo, društva železniških uradnikov, strojevodij, sprevodnikov in železnih mojstrov, sklicala so različne konference, na katerih se je ob ogromni vdeležbi odposlancev razpravljalo o najnovejših od vlade ponujenih izboljšanjih in sklenilo sledeče:

Ker ponujene koncesije

1. glede skrajšanja delavnega časa in službene dobe,
2. glede doklad za nočno službo in drugih doklad sploh,
3. glede ureditve stanarine,
4. glede zboljšanja avtomatike,
5. glede cennitve naturalnih stanovanj (v čuvarnicah),
6. glede zvišanja delavskih dni,
7. glede odpravljanja pomikanj s pomočjo takozvanih zaslužnih križcev,
8. glede uvedanja avtomatike pri uradnikih,
9. glede izvanrednega avanziranja,
10. glede naprave službenih in uradnih stanovanj in
11. glede zvišanja vožne pristojbine,

nikakor niso zadostne in so deloma premalenkostne, deloma pa puščajo popolnoma nerešenih večje število jako važnih vprašanj, se koalirane organizacije obračajo na c. k. železniško ministerstvo, s pavidom, da to slednjo v svrhu mirne resitve gibanja mej uslužbenci c. k. državnih in privatnih železnic blagovoli najkasneje do 1. okt. 1908 stopiti z njimi v pogajanja.

V komite za pogajanja oziroma v izvrševalni komite so bili izvoljeni sledeči gospodje:

Za splošno pravovarstveno in strokovno društvo za Avstrijo:

Za strokovno komisijo: *Hueber Anton* državni poslanec *Tomshik Josip* (Dunaj), poslanec *Müller Rudolf* (Dunaj), *Grüll Josip* (Pfaffstätten), *Weigl Rudolf* (Dunaj), *Decker Ivan* (Dunaj), *Brodecky* (Praga), *Glaser Adolf* (Brno), *Kopač Josip* (Trst), *Wabitsch Josip* (Dunaj), *Wild Karl* (Hütteldorf), *Hofbauer Karl* (Dunaj), *Herlinger Theodor* (Oswiecim) in *Tantsin Karl* (Floridsdorf).

Za društvo strojevodij:

Kuhn Karl (Dunaj), *Kepnik Josip* (Dunaj) in *Dedic Fran* (Plzen).

Za društvo sprevodnikov:

Tögl Ivan (Dunaj).

Za društvo železniških mojstrov:

Christ Robert (Olomuc), *Haas Fran* (Göppfritz), *Paulowitz Demeter* (Černovice) in *Brückner* (Dunaj).

Za uradniško društvo:

Bastendorf Rudolf, pristav (Dunaj), *Prell Atanazij*, revident na Av. sev. zah. progi (Dunaj), *Marek Hugo*, pristav pri državni železniški družbi (Dunaj), *Negovetič Rihard* pristav (Trst), *Zulavski Adalbert*, pristav (Dunaj I), *Kunenwilder Adolf*, pristav pri ravnateljstvu c. k. severne železnice, *Mihale Hans*, pristav (Gmünd).

Konečno podpisani opazajo, da je k omenjenim točkama priloženih 18 prilog, ki za vsako posebej natančno sdoričirajo zahteve koaliranih železniških organizacij.

Na Dunaju 1. okt. 1908.

Z odličnim spoštovanjem
za koalirane organizacije:
(Slede podpisi).

Dne 7. oktobra se je vršila v železniškem ministerstvu druga konferenca, katerej so prisostvali razven poslanca *Tomshika* in *Müllerja* tudi poslanec *Beer* kot zastopnik strokovne komisije. Minister je v tej seji obljubil dati še nekaj koncesij, le-te tudi navel, a si je pridržal definitivno odgovoriti na spomenico od 1. oktobra 1908 še-le 12 oktobra. No, in minister je res odgovoril, take le:

1. Ponočna doklada se zviša na 1 krono in se vpelje ne samo za premikaško osebje, nego sploh za vse uslužbence, ki opravljajo nočno službo, tako se na primer ta doklada dovoli lampistom, postajnim slugom in skladišnim delavcem. 2. Za zvišanje delavskih mezd se namerava dovoliti skupno svoto 3 milijonov kron. 3. Zboljša se nadalje posebno stanje spremnega osebja; sprevodniki, ki vpravljajo stalno vlakovodno službo in ki imajo tudi druge zahtevane sposobnosti, pridejo v kategorijo poduradnikov. Tudi se storijo koraki glede nadaljnjega stabiliziranja delavcev po delavnicah. 4. Spremnemu in strojnemu osebju se vozne pristojbine zvišajo za 30 odstotkov. 5. Uradnikom se omogoči, da tekom svoje 35 letne službene dobe dosežejo najvišji plačilni razred VII. činovnega reda s plačo letnih 4400 kron. 6. Vsi tisti, ki opravljajo stalno poduradniško službo, se uvrstijo s 1. januarjem 1909 faktično v kategorijo poduradnikov. Glede uvedenja deveturnega delavnika v delavnicah in glede končanja dela o sobotah ob 2. uri popoldne ima ministerstvo še neke pomisleke.

Eksekutivni komite je izjavil takoj na mestu, da se s temi koncesijami absolutno ne more zadovoljiti, ter je to svojo nezadovoljnost motiviral v triurni razpravi. In 12. oktobra 1908 je železniško ministerstvo res spopolnilo svoje koncesije. Eksekutivni komite je po dvodnevni temeljiti debati odgovoril železniškemu ministerstvu na njegove ponudbe. Izjavo je ponesel eksekutivni komite dne 14. oktobra zjutraj osebno, pod vodstvom državnozborskih poslancev *Tomshika* in *Müllerja* ter zastopnika strokovne komisije, in istega dne zvečer ob 8. uri je ministerstvo zopet dalo izjavo, z nekaterimi novimi koncesijami.

Čitateljem hočemo podati natančno sliko o teh pogovorih ter vse izjave od obeh strani napisati dobesedno:

K točki 1. glede delavnega časa in glede skrajšanja službe je železniško ministerstvo dne 12 t. m. izjavilo sledeče.

Železniško ministerstvo je glede deveturnega delavnika in glede uvedenja sobotnega popoldanskega počitka pripravljeno, še tekom tega leta ukreniti, da se v glavnih delavnicah uveljavi tedenski 54 urni delavni čas, in da se pod pogojem, da ta delavni čas ostane nespremenjen o sobotah delo konča ob 2. uri popoldne.

Začetek in konec delavnega časa ter odmorne pavze pa se bodo sicer določale po krajevnih razmerah v sporazumu z interesiranim delavstvom.

Koliko se bode pa mogel urediti delavni čas tudi za delavce, vslužbene pri vzdrževanju proge, v materialnih skladiščih, pri eksekutivni pospeševalni in v delavniški službi, to odvisi od delavskega reda, ki se ga namerava uveljaviti za te delavske panoge.

Kar se tiče želje, izražene že v delavskem centralnem odboru glede 12/24 urnega turnusa za delavce premogarne v onih krajih, kjer to razmere dopuščajo, je ministerstvo že storilo potrebne korake za poizvedbe in izjavlja, da se bode tej želji poleg rezultata, ki jih bodo imele te poizvedbe, tudi ustreglo.

Službeni čas postajnih delavcev se bode uredile, kadar bode uveljavljen goriomenjeni delavski red, ker se mora le-temu prilagoditi.

Ministerstvo pa ne more dovoliti, da se revidirajo predpisi glede službenega in odmornega časa za one železničarje, ki opravljajo eksekutivno službo. Odnosna zahteva je v tem pogledu presplošna. Pač pa bode železniško ministerstvo tudi še v prihodnjih letih dajalo v tem pogledu zboljšanja, kakor je to prakticiralo že do sedaj. Pri tem opozarja, da je na večjih postajah že začelo uvajati 12/24 urno službo in dovoljevati uslužbencem proste dneve, razven prostega časa, ki jim tiče po turnusu.

To velja tudi za strojne in delavniške mojstre, ki zahtevajo 12/24 urni službeni turnus.

Tudi zahteva prožnih mojstrov, da se jim da mesečno dva prosta dneva, se bode pri uravnavanju odmornega dopusta vzela v obzir.

Eksekutivne komite je dne 14. t. m. dopoldne na to izjavo odgovoril sledeče:

K točki 1. ozirom na to, da je delavni čas tedenskih 52 ur uveden tudi že pri drugih državnih podjetjih, kakor na primer v tobačnih tovarnah i. t. d. eksekutivni komite vzdržuje

to svojo zahtevo po 52 urnem tedenskem delavniku, in se ima le-ta tudi raztegniti na obratne delavnice.

Ravno tako eksekutivni komitè tudi zahteva doloèni delavni èas, za skladišne delavce, v materialnih depozitih, za prožne in postajne delavce. Glede službenega in odmorne èasa za spremno in strojevo vozno osebje se eksekutivni komitè sklicuje na predloge centralnega odbora za personalne zadeve, v katerih se je zahtevalo, da naj služba popreèno ne presega 35 odstotkov.

Odstavek 7 naj se glasi tako-le:

Sicer bode pa železniško ministerstvo uveljavilo tudi nadaljna zboljšanja obstojeèih predpisov i t. d.

Na to izjavo je istega dne ob 8 uri zveèer železniško ministerstvo zopet sledeèe odgovorilo:

k točki 1. *Železniško ministerstvo je popolnoma zadovoljno, da se v delavnicah poène s nedeljskim poèitkom že v soboto ob 12. uri o poludne, pod pogojem, da tedenski delavni èas 54 ur ostane nedotaknjen. Ob tej uri bi se začelo delarjem izplaèevati, in izplaèevanje bi trajalo najdalje do pol dveh popoldne. Vsak delavec pa bi mogel iti domor, kadar je prejel svojo plaço.*

Koncesije glede doloèitve delavnega èasa, podeljene za delavniški obrat, veljajo tudi za èeje obratne delavnice, ki bodo v odnosni odredbi imenoma navedene.

Kar se tièe ureditve delavnega èasa skladišnih delavcev, delavcev v depozitih za material, nadalje prožnih in postajnih delavcev, je železniško ministerstvo že izjavilo, da izda v najkrajšem èasu delavski red, v katerem bode tudi vprašanje delavnega èasa rešeno. Pogoji za to koneèno ureditev pa za sedaj še niso zadosti jasni, vsled èesar se ministerstvo v tem vaænem vprašanju nikakor ne sme prenaègiti. Iz službenih interesov zato ne more že danes doloèiti delavnega èasa.

Opaæa se, da sta službeni èas in pa odmor pri sprevodnem in strojnem osebju že v sedaj obstojeèih turnusih tako uravnana, da je to osebje deležno že precej daljšega poèitka, doèim se mu je službeni èas skrajšal izdatno, preko tozadevnih obstojeèih službenih predpisov. Ministerstvo tudi izjavlja, da se sedaj obstojeèi odstotki gotovo ne poslabšajo. Stilizaciji 7. odstavek, kakor jo æeli komitè, ministerstvo nima nièesar oporekati.

K 2. toèki, glede doklad za noèno službo in glede doklad sploh, je železniško ministerstvo dne 12 okt. t. l. izjavilo sledeèe:

Železniško ministerstvo je pripravljeno, zvišati doklado za noèno službo na najmanj 1 krono za noè in jo uvesti za vse uslužbence, kojih služba odgovarja onim doloèbam, ki sedaj predpisujejo oziroma dovoljujejo noèno doklado, izzemši èuvaje in pa vozno osebje.

Posebni æelji za zvišanje noène doklade delavniškim in strojevnim mojstrom preko zneska, doloèenega na 1 krono 50 vin., se ne more ustreèi.

Železniško ministerstvo nadalje tudi ne more vpoštevati zahteve, da se za nekatere kategorije uporabnega osebja, kakor za premikaèe, paznike pri pumpah, prožne delovodje (Bahnrichter) za premikaško in kurilniško osebje za signalne kljuèevnièarje uvedejo službene doklade in to že radi neizogibnega vpliva, ki bi ga take doloèbe mogle imeti na vse druge kategorije.

V kolikor ta zahteva vsebuje tudi potovalne pavšale (za signalne kljuèavnièarje, za paznike pri pumpah), se jej bode primerno ugodilo.

Tudi zahteva po noèni službeni dokladi za prožne mojstre se ne more jemati v ozir, ker se ti uslužbenci zadobili podvojno zvišanje potovalnega pavšala.

Isto velja tudi glede zahteve prožnih mojstrov po funkcijski dokladi.

Železniško ministerstvo je tudi pripravljeno ustreèi æelji, da se uvedejo garantirane minimalne premogovne premije, analogno drzavno železniški družbi; stvar pa je treba temeljito prouèiti, predno se v tem pogledu izda koneèna rešitev. Vendar pa se zamore že sedaj natanèneje precizirati ravno izdana doloèba § 1. toèka 4. glede uporabe materiala, da ima namreè varènostna premija pri materialu biti v približno enakem razmerju s zasluæeno vozno doklado.

Eksekutivni komitè je k temu dne 14 t. m. izjavil sledeèe:

K zadnjemu ostavku 2. toèke eksekutivni komitè zahteva, da se za prouèenje glede uvedanja minimalne premogovne premije postavi natanèen termin in da se k normiranju te garantirane premogovne premije pritegnejo èlani

personalne komisije, voljeni iz vrst strojnega osebja vseh ravnateljstvenih okrajev. Do uveljavljenja teh doloèb pa naj se takoj natanèno precizira § 1. toèka 4. novih norm, tièoèih se uporabe materiala.

Železniško ministerstvo pa je istega dne k toèki 2. izjavilo:

Železniško ministerstvo je glede doloèitve premogovne premije že začelo prouèevati tozadevna doloèila drzavno-železniške družbe. Tudi se bode precizirala takoj 4. toèka § 1 novih norm glede uporabe materiala.

Predno pa stopijo tozadevne doloèbe v veljavo se predloæijo centralnemu odboru v odobrenje.

K 3. toèki glede ureditve stanarine poduradnikov in uslužbencev je železniško ministerstvo dne 12. t. m. izjavilo to-le:

Poduradnikom in uslužbencem se je ozirom na zvišanja stanarine drzavno-železniškim uradnikom, že marsikaj pripomoglo. Posebno se opozarja na zboljšanje avtomatike s 1. januarjem 1907, za kar je preliminarne letna svota 1.664000 kron. Vsled tega se to zahtevo ne more jemati v pošte.

Železniško ministerstvo pri tem tudi opozarja na novo procenitev naravnih stanovanj in na službena stanovanja, ki so deloma že uvedena, deloma se pa deluje nato, da se èimpreje uvedejo. S tem je uslužbencem paè bolj ustrezno nego s zvišanjem stanarine.

Manipulantinjam oziroma železniškim oficijantinjam se je službeno in gmotno stanje toliko zboljšalo, da so njih sedanje zahteve po zbolšanju plaè prav neupravièene.

Temu nasproti eksekutivni komitè ni izjavil nièesar.

K toèki 4. zboljšanje avtomatike pri poduradnikih in uslužbencih je železniško ministerstvo dne 14. t. m. izjavilo sledeèe:

Zjednaèenja koneène plaèe rseh uporabnih poduradniških kategorij se ozirom na različno izobrazbo in ozirom na nejednako službeno zmoænost ne more vpoštevati.

Sicer je pa železniško ministerstvo pripravljeno, skrajšati rsem onim uslužbencem, ki so svojeèasno bili nastavljeni s zaèetno plaço 600 in 700 kron, prvo bliænje redovito pomaknjenje za jedno leto, ako jim mej tem èasom eventualno avanzijska doba ni že itak bila skrajšana na podlagi njih izvanredne kvalifikacije ali pa, da niso bili morebiti že imenovani poduradnikom. Ako je pa uslužbenec zaèetno plaço 700 kron uæiral le pol leta, oziroma, ako se mu je s izvanrednim pomaknjenjem redna avanzijska doba skrajšala le za pol leta, tedaj se mu prvo bliænje pomaknjenje skrajša le za pol leta.

Zboljšanje obstojeèih norm glede avtomatiènega avanziranja poduradnikov in uslužbencev, se prevede s preliminirano svoto jednega milijona kron.

S tem denarjem se zvišajo zaèetne plaèe uslužbencem in plaèe onim poduradnikom ki so kot taki še-le nastavljeni. Nadalje se skrajšajo avanzijske dobe in se različne kategorije pomaknejo v viæje skupine.

Železniško ministerstvo si pridruæuje izvesti ta zboljšanja, ker ne more vpoštevati že sedaj onih posebnih æelja, predloæenih od posameznih kategorij v svojih spomenicah.

Pripomniti je tudi, da ni umestno, ozirati se samo na one kategorije, ki so navedene v spomenici.

Istoèasno s zvišanjem in s zbolšanjem normiranja, se onim uslužbencem, ki opravljajo stalno poduradniško službo, tedaj tudi stalnim vlakovodjem, omogoèi, da pridejo v kategorijo poduradnikov. Za zboljšanje pri normiranju je železniško ministerstvo pripravljeno tudi izdatno zvišati v to svrhu do sedaj provizorièno doloèeno svoto 250.000 kron.

Ravno tako se tudi znatno zboljša percentualno razmerje mej uslužbenci in poduradniki izven vozne službe.

Doloèevati maksimalno provizorièno službeno dobo ni umestno. Službena doba pomoænih uslužbencev je že itak v sedaj obstojeèih izpitnih predpisih odmerjena s krajšimi termini nego je predlagano v spomenici.

Zahteva prožnih mojstrov, da se imenujejo uradnikom, se za sedaj ne more vzeti v ozir. Isto velja tudi za analogno æeljo delavniških in strojnih mojstrov.

Vendar pa se bode železniško ministerstvo zanimalo za ugodno rešitev vprašanja, glede pomaknjenja poduradniških kategorij v kategorijo uradnikov, a to še le potem, ko bodo konèana prouèevanja, kako naj bi se namreè absolviranci obrtnih šol boljše uporabili v drzavno-železniški službi.

Zahteva strojevodjevih namestnikov po zvišanju zaèetne plaèe na 1000 kron, se bode vpoštevata.

Vsled zboljšanja normiranja se tem uslužbencem, ki so stalno poverjeni z vodstvom jednega stroja, omogoèi, da s plaço 1200 kron dospejo v kategorijo poduradnikov.

Eksekutivni komitè je na to izjavil sledeèe:

Eksekutivni komitè zahteva, da se pri drugem odstavku toèke IV. briše stavek «ali pa, da niso bili že imenovani poduradnikom».

Nadalje eksekutivni komitè prosi, da železniško ministerstvo povè, katere kategorije pravzaprav namerava pomakniti v viæje skupine.

Ministerstvo pa je odgovorilo tako-le:

K toèki 4. Koncesije glede skrajšanja prve bliænje avanzijske dobe, podeljene onim uslužbencem, ki so bili stabilizirani s zaèetno plaço 600 in 700 kron je že sama tako teæko izvedljiva, da na kako razširjenje iste absolutno ni mogoèe misliti.

Onih kategorij, katere železniško ministerstvo namerava pomakniti v viæje skupine, ne more še precizno navesti, in odnosni naèrt predloæi centralnemu odboru, da ga odobri.

K toèki 5. glede ocenjevanja naravnih stanovanj, je železniško ministerstvo dne 12. t. m. izjavilo sledeèe:

Železniško ministerstvo je že o priliki ureditve èuvajniških plaè obljubilo, da bode uredilo tudi vprašanje glede naravnih stanovanj v smislu obstojeèih doloèb.

Ker ta izjava vsebuje popolno koncesijo, eksekutivni komitè ni veè nanjo odgovarjal.

K toèki 6. glede delavskih mezd je železniško ministerstvo dne 12. t. m. dejalo sledeèe:

Železniško ministerstvo se izjavlja pripravljeno zvišati preliminarni znesek 2.500.000 kron, namenjen za zboljšanje delarskih mezd, še za nadaljnjih 500.000 kron in se bode æeljam, izraæenim v centralnem delarskem odboru, primerno temu znesku skušalo ugoditi. Mezde delavcev v delavnicah severe æeleznice se bodo zvišale s ozirom na akord.

Ministerstvo odklanja zahtevo, da se v dveh prihodnjih letih postavijo v drzavni proraèun 3 milijoni kron v svrhu nadaljnjih mezdnih zboljšanj in to s razloga, ker ne more odloèati že danes o visokosti drzavnega proraèuna za prihodnja leta. Vendar pa izjavlja, da se bodo tudi v proraèune prihodnjih let postavile take svote, s katerimi se bodo mogla pokriti sukcesivna mezdna zboljšanja, potrebna vsled naravnega železniškega razvoja.

Eksekutivni komitè je nato tako-le odgovoril:

K toèki 6. Ker je železniško ministerstvo odklonilo zahtevo, da naj se v drzavni proraèun prihodnjih dveh let postavi svota treh milijonov kron v svrhu nadaljnjih mezdnih zvišanj, je eksekutivni komitè prisiljen, zahtevati, da se ono obveæe, uvesti avtomatièni mezdni tarif za vse delavske skupine.

In železniško ministerstvo je odgovorilo sledeèe:

K toèki 6. Železniško ministerstvo se izjavlja pripravljeno, urediti sistem meznega zvišanja in ga tudi splošno uvesti v sporazumu s delavstvom in v njegovo korist, tako kakor je urejen in ureden že pri veèini železniških ravnateljstev.

K toèki 7. glede odprave izvanrednega avanziranja, je železniško ministerstvo izjavilo to-le:

Skrajšanje normalne avanzijske dobe s pomoèjo izvanredne kvalifikacije je vprašanje bistvene naravi, glede katerega tudi vslužbenci niso jednakih mislij. æe vsled tega mora železniško ministerstvo pri njega rešitvi jako oprezno postopati in mu je nemogoèe, zavzeti že danes glede istega kako gotovo stališèe.

Eksekutivni komitè pa je temu nasproti zauzel sledeèe stališèe in je izjavil:

K toèki 7. Ozirom na krivice, ki se vsled tega godijo uslužbencem, eksekutivni komitè zahteva, da se odpravi avanzma s kriæcem.

Železniško ministerstvo pa je odgovorilo:

Železniško ministerstvo se izjavlja pripravljeno, spremeniti obstojeèe predpise o izvanrednih kvalifikacijah in pomikanjih poduradnikov in uslužbencev v predloæenem smislu. Koneène rešitve pa z ozirom na vaæne službene interese in ozirom na to, da si glede tega vprašanja uslužbenci sami niso še na jasnem, ne more dati do tedaj, dokler se o stvari opetorno ne izrazijo centralni odbori.

K toèki 8. glede avtomatike uradnikov je železniško ministerstvo menilo tako-le:

Železniško ministerstvo je že dalo zagotovilo, da bode avanzijske razmere uradnikov primerno vredilo.

Kljub temu, da se tozadevnim željam, izraženim v spomenici, niti glede odmerjenja najvišje plače (4800 kron), niti glede določitve časa, v katerem naj bi dotičnik to plačo dosegel, ni moglo ugoditi, železniško ministerstvo hoče vendar pomaknjenja iz X. činovnega razreda v IX., iz IX. v VIII. in iz VIII. v VII. urediti v prihodnosti na jednodoben način, tako, da se bode onim uslužbencem, ki so opravljali svojo službo v splošno zadovoljnost omogočilo, doseči najvišjo plačo 4400 kron in to po 29 definitivnih službenih letih, vstevši torej dvoletno aspirantsko službo, po 31 efektivnih službenih letih. Uradnikom VI. statusa pa bode v smislu ravno teh predpisov mogoče doseči tekom sedaj predpisane službene dobe 35 let najvišjo plačo 3200 kron.

Po sistemiziranju vodilnih mest VII., VI. službenega razreda, bodo pridni in zanesljivi uradniki tudi za naprej mogli preje dospeti v VII. službeni razred, ako bodo za istega prosili; tudi jim bode sploh mogoče priti v VI. in V. službeni razred.

Potančnosti tega uravnanja si mora železniško ministerstvo še pridržati; opozarja pa na to, da ima v mislih edino le spremembe avanzijских razmer uradnikov s srednješolsko izobrazbo, oziroma z izobrazbo, ki je s srednješolsko jednako vredna, in spremembe uradnikov VI. statusa.

Izjava eksekutivnega komiteja je sledeča:

K točki 8: Eksekutivni komité se hoče ozirati na potoške, ki baje danes še ovirajo uveljavljanje čiste avtomatike, vendar pa z ozirom na razmere, ki obstoje že pri privatnih železnicah, kakor tudi pri poduradniškem osebju c. k. avstrijskih državnih železnic, zahtevajo brezpogojno podeljenje bijenijev v plačilnih razredih s plačo 2400, 2800 in 3000 kronami. Pomaknjenje je pa na jednodoben način urediti tako, da uslužbenci pridejo iz X. službenega razreda v IX., iz IX. v VIII. in iz VIII. v VII. po 6 letnim službovanju v vsakem posameznem službenem razredu.

Analogno bi se moral tudi ob enem urediti avanzma juristov in tehnikarjev.

Principijelno pa eksekutivni komité zahteva da se čista avtomatika uvede za vse uradnike, bodisi z visokošolsko ali srednješolsko izobrazbo in pričakuje da se to zgodi gotovo čimprej.

Ministerstvo je k temu dalo svojo konečno izjavo:

K točki 8: Bienijev za čakanje v plačilnih razredih s plačo 2400, 2800 in 3000 kron se uradnikom nikakor ne more priznati; železniško ministerstvo pa hoče v določilih glede prehoda iz jednega plačilnega razreda v drugega, poskrbeti, da bode uradnikom IX. in VIII. plačilnega razreda, ki so bili nameščeni s začeto plačo 1000 kron, in ki vsled bienija v plačilni stopnji 2200 kron že itak niso hitreje avanzirali, prvo redno pomaknjene za pol leta skrajšano, ako so takega pomaknjenja oziroma skrajšanja v dveh navedenih plačilnih razredih sploh še mogli biti deležni.

Glede uradnikov z akademično izobrazbo pa železniško ministerstvo ne more spremeniti ničesar na sedanjen modusu v pomikanju; tembolj mora povdarjati, da so ti uradniki že itak v tem pogledu precej na boljšem, nego uradniki vseh drugih državnih in privatnih upravnih oblastnih.

K točki 9. glede izvanrednega avanziranja, je železniško ministerstvo dne 12. t. m. izjavilo sledeče:

Na to zahtevo se železniško ministerstvo z ozirom na velikanske stroške — preko 8.000.000 — ki bi bili s tem spojeni in iz drugih principijelnih vzrokov nikakor ne more ozirati.

Ker je železniško in finančno ministerstvo odločno izjavilo, da se tej zahtevi nikakor ne more ugoditi, tudi ne samo deloma je eksekutivni komité smatral nepotrebnim, o stvari nadalje raspravljati.

K točki 10. glede službenih in uradnih stanovanj, je železniško ministerstvo izjavilo to-le:

Zahtevi po službenih in uradnih stanovanjih bi bilo z nameravanjem znižanjem jednodolnih cen za naturalna stanovanja in s podeljenjem funkcijskih doklad postajnim načelnikom dobrohotno udovoljeno in železniško ministerstvo radi tega ne more o tem pogledu dajati nobenih drugih koncesij več.

Eksekutivni komité pa je na to izjavo odgovoril tako-le:

K točki 10. Eksekutivni komité sicer prizna blagohotnost ministerstva, ki ga ja pokazalo stem, da je znižalo jednodolne cene naturalnih stanovanj in uredilo funkcijsko doklado, zahteva pa, da se to čimprej realizira ter se v to svrhu ustvari primerna stanovanjska kompetenca.

In železniško ministerstvo je temu nasproti zopet izjavilo.

K točki 10: Ker so pa ustvarjenje primerne stanovanjske kompetence potrebni tudi stanovanjski prostori, katerih pa danes še ni na razpolago, in bi zato trebalo precejšnjih svot denarja, katerega danes tudi še ni na razpolago, se bode ta akcija mogla vpoštevati še-le tedaj, kadar bode železniško ministerstvo sezidalo in pripravilo potrebno stevilo stanovanjskih poslopij.

K točki 11. glede zvišanja voznih pristojbin, je železniško ministerstvo dne 12. t. m. tole izjavilo:

Železniško ministerstvo je zvišanje voznih pristojbin porprečno za 20 odstotkov že rzelo v poštev in v to svrhu določilo znesek 2.000.000 kron vendar pa je pripravljeno, zvišati ta znesek na 3.000.000 kron in zvišati ročne pristojbine za 30 odstotkov.

Iz gornjih izjav je razvidno, da železniško ministerstvo v svoji skrbi za podrejeno mu službeno osebje, namerava svoja prvotno določena zboljšanja, v finančijelnem pogledu izdatno razširiti in opozarja posebno na zvišanje nočne doklade na najmanjši znesek 1 krone, na razširjenje te doklade na celo vrsto drugih uslužbenških kategorij, na uravnanje avanzijских razmer uradnikov, na vpoštevande uslužbencev, stabiliziranih s 600 in s 700 kronami, na zvišanja voznih pristojbin, na zboljšanje normiranja, na mezno zvišanje in na nameravano uravnanje delavnega časa.

Železniško ministerstvo hoče o takih zboljšanjih, ki po svoji naravi trebajo daljšega razpravljanja in proučevanja vedno zahtevati odobrenje od strani pristojnega centralnega odbora kot zastopnika celokupnega delavstva, to tudi vsled tega, ker je centralni odbor jedina za tako odobrenje poklicana institucija. Zato bode ministerstvo temu odboru predložilo vse želje osebja, ki jih je v zadnjem času predložilo.

Konečno pa železniško ministerstvo opozarja tudi na to, da imajo navedena zboljšanja zadostovati za več let in da se iste v korist železničarjev le tedaj morejo v popolnem obsegu uveljaviti, če je za prihodnost zagotovljen miren razvoj personalnih odnošajev.

Železniško ministerstvo zatorej zahteva, da še pred realiziranjem podeljenih zboljšanj uslužbenci dajo lojalno zagotovilo, da oni od sedaj naprej ne bodo več prihajali s zahtevami, ki bi jih hoteli uveljaviti s kršenjem rednega železniškega prometa.

K predzadnjemu odstavku te točke je eksekutivni komité izjavil, da bode še-le potem mogel dati odnosno izjavo, kadar bode zagotovljena ona zboljšanja, katere je eksekutivni komité zahteval po izjavah ministerstva k posameznim točkam.

Pogajanja s železniškim ministerstvom so bila vsled pasivnega odpora uradnikov na c. k. Severni železnici, ki je bil sklenjen proti volji koaliranih organizacij, prav bistveno ovirana. Prav ta pasivni odpor je napotil železniško ministerstvo, da je k zadujem odstavku 11. točke zahtevalo od koaliranih organizacij izjavo glede zjamčenja miru na c. k. državnih železnicah in je realiziranje vseh svojih koncesij stavilo v odvisnost te izjave.

Dne 16. oktobra je eksekutivni komité po dolgem debatiranju in po večkratni intervenciji državnozbornskih poslancev Tomschika in Müllerja v železniškem ministervu, storilo sledeči sklep:

Res, da so ravno podeljane koncesije državnozelezniske uprave v stanu zboljšati gmotni in sosijalni položaj železniškega osebja, ako namreč nenadoma ne poskočijo cene življenjskim potrebščinam, ali kljub temu se ne more vsako prihodnjo upravičeno zahtevo zavrniti. Vsled tega koalirane organizacije zapostavljajo takih zahtev, ki so odvisne od večjih denarnih žrtev ne morejo dovoliti dalje nego za štiri leta. Pri tem pa se eksekutivni komité nada, da se predlogom, stavljenim v centralnih odborih po možnosti udovolji.

To izjavo so podpisali vsi člani eksekutivnega komiteja ter so jo izročili osebno železniškemu ministerstvu. Ob jednem so se zahvalili ministru za njegovo osebno prisostvovanje in naklonjenost pri pogajanjih.

Preravska kršitev discipline.

Železna disciplina je temeljni predpogoj za ugodno rešitev strokovnih akcij. Kjer manjka taka disciplina, tam je ne-le uspešnost zapričetega boja dvomljiva, temveč dostikrat še celo v nevarnosti že pridobljeno. To spoznanje, ki tvori a b c vsakega strokovnega sorbitelja, manjka deloma pri uradnikih severne železnice, kar jasno dokazuje dejstvo, da so nekateri uradniki iste železnice, medtem ko

se je eksekutivni komité pogajal v železniškem ministerstvu, izvršili nezaslišano kršenje discipline. 14. oktobra zvečer, se je na neki seji v Preravi, kateri je prisostvoval od uradnikov severne železnice izvoljeni član izvrševalnega odbora, gospod Kunewälder, sklenilo, z 12. proti 6. glasovi, *takoj zapričeti s pasivnim odporom*. Po tem sklepu se je še v isti noči brzojavnim potom obvestilo vse večje postaje severne železnice. Ta sklep ki je bil storjen brez znanja izvrševalnega odbora, se je smatral, kakor je bilo pričakovati, tudi v javnosti, *nezaslišanim izdajstvom*. Tako ravnanje je pregrešno, če se v sredi pogajanj s železniškim ministerstvom in izvrševalnim odborom, pro vocira pasivni odpor. „Nova preša“ pravi:

Nastavljeni, ki so se dosedaj pridružili pasivnemu odporu, morajo prevzeti napram svojim *stanovskim tovarišem težko odgovornost*. Ravno tako ima državnozelezniska uprava prevzeti odgovornost v javnosti za vsako motenje prometa; javnost obseja pasivni odpor in ga smatra tembolj neopravičenim, ker je izbruhnil v trenutku, ko so s vršila pogajanja za izboljšanje dohodkov nastavljenecv, dočim je pretežna večina vslužbencev, smatrala pasivni odpor le ko skrajno sredstvo. Upajmo, da bode le-ta poziv uplival na one uradnike, ki delajo pasivni odpor.

Časopisu „Die Zeit“ se poroča iz železniškega ministerstva:

Državna železniška uprava je v svrhu zboljšanja gnotnega položaja svojih vslužbencev predložila državnemu zboru zahtevo zvišanja kvotnega proračuna za 8-3 milijonov kron. Že v letošnjem proračunu je primerna svota upostavljena v svrhu zvišanja plače, posameznim kategorijam. Skupna svota, ki je namenjena v zboljšanje materialnega stanja vslužbencev iznaša 10. milijonov kron. Kako se naj ta svota razdeli med prizadete kategorije, zato je treba še natančnih določil. Umerno je, če državnozelezniska uprava doprinese take žrtve, da zahteva od svojih vslužbencev *zapiranje in treznost*. Obžalovanja vredno je postopauje nekaterih elementov na severni železnici, kateri nimajo upravičenih vzrokov, da so pričeli z bojem. Treba je posebno povdarjati, da *prezagljeni sklep prav lahko orira izvršitev za železničarje tako važne akcije*. Oblasti niso mogle preiskati osebnih zahtev, dokler ni nastal mir in red v prometu na celi progi.

Oficijozni „Fremdenblatt“ izjavlja:

Velika napaka je, če s pasivnim odporom prične boj, v trenutku, ko namerava državnozelezniska uprava izvršiti *izredno dalekosežne priboljške*, s sredstvi, dovoljenimi od parlamenta. Če ne nastane v najkrajšem času popoln mir, bi se morala vsa akcija ustaviti.

Dne 15. t. m. je odposlala eksekutiva vsem krajnim skupinam sledeči dopis:

Dunaj, 15. oktobra 1908.

Spoštovano vodstvo krajne skupine!

Cenjeni sodrugi!

Ravnokar smo dobili poročilo, da se je večeraj v Preravi vršila seja nekega uradniškega komiteja severne železnice, pri kateri je bilo navzočih 18 uradnikov. Na tej seji se je proti volji železniškega uradniškega društva in koalicije, kakor tudi izvrševalnega odbora, ki si je ravno pogajal v železniškem ministerstvu, sklenil pasivni odpor.

Opozarjamo toraj sodruge odločno na resnost situacije, v kateri se nahajamo in na delagacijski sklep „Splošnega pravovarstvenega in strokovnega društva“, ki se glasi:

„e ne more pogajevalni odbor doseči vpoštevande vrednega vspeha, ima izvrševalni odbor nalogo, sklicati zaupnike iz vseh državnozelezniskih ravnateljskih okrajev, kakor tudi glavne zaupnike privatnih železnic, centralni odbor za osebne zadeve in centralni delavski odbor državnih železnic in le-temu poveriti zadevo. Tako sestavljeni odbor ima potem pravico, konečno odločivati.“

Razvidno je toraj, da ima pravico proklanirati pasivni odpor le konferenca in sicer le tedaj, če so koncesije nezadovoljive.

Ker je pa iz pogajanj razviden povoljni vspeh, je tako nedisciplinirano postopanje severnozelezniskih uradnikov zločin, izvršen na dobri stvari vslužbencev in uradnikov.

Centralno vodstvo pričakuje, da se sodrugi ne vsedejo na linanice nediscipliniranih uradnikov in da istim odločno izjavijo, da pojdejo v boj le orzanizirani. Za eksekutivo „Splošnega pravovarstvenega in strokovnega društva“ za Avstrijo: Josip Grüll m. p. Josip Tomschik m. p. Rudolf Wiegler m. p. Rudolf Müller m. p.

~~~~~

V nedeljo dne 25. t. m. se vrši v veliki dvorani „Delavskega doma“ javen železničarski shod. Začetak shoda ob 3 i pol uri pop.

~~~~~

Gostilna

„CASA DEL POPOLO“

• (Zadružna delavska gostilna)

Trst, ul. S. Lazzaro in ul. S. Catterina

Domača kuhinja vedno dobro priskrbljena. — Cene zmerne. — Shajališče zunanjih sodrugov.

Kavarna UNIONE - Trst

Ulica Caserma in ulica Torre Bianca

Napitnina je odpravljena. Velika zbirka političnih in leposlovnih revij in časnikov v vseh jezikih.

Izdajatelj in odgovorni urednik Josip Kopac
Tiska Dragutin Priora v Kopru.