

ŽELEZNIČAR.

Glasiló „Strokovnega društva železničarjev“
za Slovenijo.

Izhaja vsakega 1. v mesecu.

Nefrankirana pisma se ne sprejemajo. — Rokopisi se ne vračajo.

Uredništvo in upravništvo
se nahaja v Ljubljani, Šelenburg, ul. 6.

Naročnina:

za celo leto K 19.20
za pol leta „ 9.60
za četrt leta „ 4.80
Posamezna številka K 1.60.

Štev. 16.

V Ljubljani, 15. septembra 1921.

Leto XIII.

Železničarjem Slovenije!

Cenjeni sodrugi!

Tri leta so že od preobrata minula. Ves ta čas ni bilo mogoče doseči tega, da se izdela za železničarje nova službena pragmatika. Nasprotno: po praksi, ki se je uporabljala, se železničarjem trgajo dnevno stare pravice, ki so si jih prej težko priborili. Konečno se hoče celo to prakso, za katero smo pričakovali, da z zakonom o železnicah zgine, z novo službeno pragmatiko, katero je pripravilo železniško ministrstvo, s svojimi žoltimi organizacijami, ovekovečiti.

Dolžnost železničarjev je, da to nevarnost pravočasno preprečijo. Vse male in manjše, navidezno „velike“ in „nepremostljive“ difference med njimi, morajo v ozadje, oni pa se morajo v skupnem krogu združiti, da bodo lahko skupno, v obrambo svojih življenjskih koristi, nastopili. Vsi oni, ki v tem važnem trenutku, zanašajo med železničarje nezaupanje, pa bodisi kdorkoli, so njihovi nasprotniki,

ali pa plačane kreature v naši sredini. Vun z vsemi takimi! Na skupno delo za našo službeno pragmatiko!

Sodrugi!

V tem cilju smo našli soglasje in sporazumeli smo se, da se skliče dne 25. septembra t. l. ob 8. uri zjutraj v mestni posvetovalnici v Ljubljani, skupna deželna konferenca, na katere poset tem potom rabimo vse podružnice bivše splošne železničarske organizacije za Jugoslavijo, Strokovne organizacije železničarjev, kakor vse ostale sodruge železničarje, da na njo odpošljejo svoje zastopnike.

Dnevni red konference je: 1. Združitev železničarjev Slovenije v enotnem Savezu železničarjev Jugoslavije (SHS) in

2. vprašanje službene pragmatike.

Mandate delegatov bo verificirala, v to svrhu voljena komisija, sestavljena iz članov bivše Spl. žel. org. za Jugoslavijo in Strokovna društva železničarjev.

Sodrugi železničarji!

Pozivljamo Vas, v splošnem interesu, da se konference potom svojih zastopnikov udeležite, ter da na njej položite temelj za nadaljne uspešno delo v pravcu obrambe svojih moralnih in gmotnih koristi.

Živela solidarnost železničarjev!

Doli z načrtom službene pragmatike, katero je pripravilo železniško ministrstvo skupno z žoltimi organizacijami.

Sklicatelji konference

za Strokovno društvo:

Josip Kopač.

Jaka Kovač.

Za Savez železničarjev Jugoslavije:

Bogdan Krekič,

Gril,

Sadel

Za Strokovno komisijo:

Prijatelji Josip,

Ivan Mlinar,

I. Tokan.

B. Krekič:

Načrt pragmatike ministrstva Saobračaja.

Leto dni je poteklo, odkar je ministrstvo Saobračaja sestavilo načrt službene pragmatike. Savez je dobil ta načrt v upogled, da o njem izreče svoje mišljenje in stavi protiperdloge. Mi smo v našem glasilu in tudi na shodih javno povedali naše mišljenje in izrekli kritiko v temu načrtu. Ali v kljub temu je ostal i nadalje kakor se nam javlja zastareli duh v tej srednjeveški pragmatiki v veljavi.

Pretečeni mesec bi se moral vršiti polslužbeni kongres, katerega so formalno priredile žolte organizacije s protekcijo ministrstva Saobračaja. Ob zvokih godbe in slavnostnem začetju naj bi se govorilo tudi o službeni pragmatiki, katero so te organizacije pripravile za sprejem in že dolgo prej zahtevale, da se jo izda naredbenim putem. Na tem kongresu je bilo potrebno pokazati, da to pragmatiko zahteva celokupno železničarstvo.

Smatrajoči se pozvanim da ostanemo v obrano ugroženih interesov železniškega osobja in delavstva, ter iznosimo njih želje in zahteve glede službene pragmatike, ali pred tem, da se vidi razlika od naših zahtev, hočemo pokazati karakteristiko pragmatike ministrstva, katero so žolte organizacije sestavile in katero povečujejo z željo, da postane kmalu zakon. Evo njene karakteristike:

Železniški zakon je, kakor je razvidno iz njegovih paragrafov nekak ugovor med podjetnikom, državo in delojemalcem železničarjem. Vsebinska njegova mora biti:

- a) moralno osebne pravice;
- b) materijalne pravice;
- c) službene dolžnosti in
- d) preskrba v vseh slučajih onemoglosti v službi in one, ki so nastale povodom službe.

Vse to mora temeljiti na izvesnimi principi, ki morajo biti izhodna točka pri izgradbi vsake službene pragmatike.

Kaki naj bodo ti principi lahko na kratko povemo: Država, kot največji podjetnik je poklicana, da je vzor ostalim podjetnikom in, da izvede tako socialno zakonodajstvo, ki temelji na demokraciji političnega življenja in, da ta duh preveva podjetja i delavnice in na način zasigura procvit nacionalnemu gospodarstvu. Moderni politični ekonomski so se že davno uverili, da je dobra „socialna politika“ najboljša „finančna politika“. In najbolj umestna na železnicah.

Ima li to v vidu ta projekt? V odgovor na to vprašanje podamo na kratko njegovo analizo:

Karakteristika ministrskega projekta službene pragmatike za železničarje.

Žolte železničarske organizacije so v sporazumu z ministrstvom izdelale pred letom dnij neko službeno pragmatiko, katero povečujejo kot povsem dovršeno stvar in katero nameravajo izdati kot zakon, ali potom naredbe, ali pa da jo predlože kot projekt narodni skupščini v odobrenje.

V dneh 19., 20 in 21. avgusta se je nameravalo obdržati službeni kongres, katerega so formalno sklicale žolte organizacije in to po višjem ukazu, kar je imelo namen pasti že-

ležičarjem v hrbet z že pripravljeno pragmatiko. S tem naj bi se našel izgovor, da so železničarji sami za pragmatiko glasovali.

Že pred enim letom je dobil naš Savez to pragmatiko, da izreče o njej svojo mnenje, dal pa je tudi takoj svoj odgovor na njo, katerega smo objavili v „Ujedinjenju“ od 20. septembra 1920 pod naslovom: „Principi za novo železničarsko pragmatiko.“ Naš glas je tedaj ostal glas vpajočega v puščavi in star projekt je ostal brez izpremembe v veljavi.

V kratkih potezah hočemo železničarje spoznati s tem projektom, da bodo vedeli kakšna pragmatika se za nje pripravlja s strani ministrstva, ter da bodo vedeli, kakšni svrhi je imel služiti žolti belgrajski kongres, kakršni svrhi v obče služi, če bo sploh še sklican.

V naslednjem objavljamo karakteristiko pragmatike, naj ona sama govori:

Cela pragmatika obsega 10 oddelkov s 169 paragrafi in sicer:

I. oddelek: Splošne določbe z 12 paragrafi;

II. oddelek: Železniški odbor z 3 paragrafi;

III. oddelek: Sestava računa, dohodkov in izdatkov ter odnos oblastnih direktij napram glavni kontroli z 11 paragrafi;

IV. oddelek: Osobje državne železnice z 11 paragrafi;

V. oddelek: Dolžnosti, pravice in odnosi železniškega osobja s 26 paragrafi;

VI. oddelek: Pripadnosti železniškega osobja z 1 paragrafom;

VII. oddelek: Pripadnosti železniškega osobja s 33 paragrafi;

VIII. oddelek: Prestopki in kazni z 29 paragrafi;

IX. oddelek: Ukinjenje službenega razmerja v železniški službi s 7 paragrafi;

X. oddelek: Penzijski sklad železniških uslužbencev državnih železnic z 31 paragrafi.

Prehodne določbe s 5 paragrafi.

Prvi trije oddelki s 26 paragrafi govorijo o organizaciji železnic in o njeni sestavi, dočim govori ostalih 138 paragrafov, izvzemši 5 prehodnih, o dolžnostih in pravicah osobja; o vzprejemnih pogojih, o dolžnostih v službi in izven službe, o ceni strokovne kvalifikacije, o odrejanju pripadnosti in njihovem kategoriziranju, o napredovanju o kaznih, o pravicah do pokojnin in o visočini pokojnin in o prenehanju službenega razmerja.

Vseh teh 138 paragrafov tvori eno nit, ki se vleče v življenje železniškega osobja od vstopa v službo do groba ali vpokojitve, ter določa, kakšne so ugodnosti, ki jih bo imela njih družina v času, ko bo postal prehranitelj žrtev dela.

Avtokracija.

Vseh 26 paragrafov določa organizacijo železnic in aparat, kateri naj jo opravlja.

Vrhovna inštanca je železniški minister, kateri o vsem definitivno odloča. Njemu so podrejene: generalna direkcija in oblastne direkcije, katerih upravnike in njih namestnike ter upravnike oddelkov imenuje kralj z ukazom, na predlog železniškega ministra.

Predlog projekta ne daje nikjer železniškemu osobju pravice, do vhoda v izhodne upravne forume potom volitev. Minister in imenovani upravniki direkcij so predstavitelji delodajalca, države, dočim niso nikjer priznani zastopniki osobja.

V železniškem odboru, ki je vrhovna inštanca v direkciji, odloča s dobrobiti osobja in daje nasvete ter izdeluje predloge ministru — ni zastopano osobje; to sestoji iz ravnatelja, načelnikov oddelkov in njih namestnikov.

To je izraz konservativnega mentaliteta, po katerem se delodajalec proglašuje „gospodarjem v svoji hiši“, ki je pa preživel že v vseh državah, kakor tudi pri nas z zgodovino „Protokola sporazuma“, v katerem sta bila priznana dva delavska zastopnika pri vsaki železniški direkciji.

Vedno kriv.

Ker je ostalo v vrhovnih forumih osobje brez zastopstva, je ostalo brez istega na celi črti. Člen 38. odreja nižjim „pokorščino naredbam predpostavljenih“, toda ravno isti člen določa „pogojno pokorščino“, če bi bile te protivne zakonom in predpisom, in „nepokorščino“, če bi bile v nasprotju s „kazenskim zakonom“. Tu mora uslužbenec pazno zbirati in na podlagi bogatih izkušenj urediti vse odredbe, da jih spravi v sklad s pravili, predpisi, železniškimi zakoni in kazenskim zakonom, katere vse mora boljše poznati, nego njegovi predpostavljeni. Če pa zagreši nehoti karkoli, mu visi nad glavo Damoklejev meč v podobi člena 40, ki mu ukazuje, da mora predpostavljenega spoštovati in se mu v službi pokoriti. Karkoli torej uslužbenec napram temu ukrene, mora biti vendar le on kriv. Pragmatika je raztegljiva kakor elastika.

Zasebno življenje uslužbenca.

Ravnateljstva ne spuste „svojih“ uslužbencev nikdar izpred oči, tudi tedaj ne, ko ni-

so v službi in to poleg vseh veljavnih meščanskih zakonov, kateri jasno določajo, kaj je dovoljeno in kaj prepovedano. Člen 43. daje navodila o privatnem življenju; člen 45. predpisuje, da mora uslužbenec naznaniti vsako denarno globo in omejitev svobode, katero mu javna oblast nareka; člen 48. prepoveduje uslužbencem, da se ne smejo v svojem prostem, izvenslužbenem času odstraniti iz svojega službenega kraja. Vse to, kar bi kaka haba iz privatnega življenja uslužbenca naznanila in če bi bilo tudi povsem neosnovano, bi bilo pri policijskem duhu, ki vlada pri direkcijah zadostno, da se ubeleži. Pri opisovanju kvalifikacije (člen 64.), bi se vse to združilo na pleča nesrečnega, kateri bi vsled tega, in če je bil najuporabnejši v službi in izven nje ter vobče neoporekljiv, vendar vedno kriv. Najlepši pa je člen 100., ki predvideva disciplinarne kazni za delikte izven službe. Železniška uprava prevzema s tem v svoje roke ulogo javnih sodišč; dosedanja praksa pa nam kaže, da je že doslej obsojala take, ki so bili od javnih sodišč oproščeni. Če bi pri tem ostalo, bi bilo povsem neznosno in železničarji bi postali popolni sužnji.

Kvalifikacija osobja.

Po členu 64. mora biti vsak železničar vsako tretje leto kvalificiran. V kvalifikacijo spada: Strokovna sposobnost, splošni uspehi pri delu ter vedenje v službi in izven službe. Kvalifikacijo izvajajo komisije, katere tvorijo: načelnik splošnega oddelka, načelnik dotičnega oddelka in načelnik službenega mesta, kateremu uslužbenec pripada. Kvalificira se s sledečimi redovi: „izvrstno, dobro, nezadostno.“ Uslužbenec, ki je kvalificiran z „nezadostno“, se pismeno opomni. Če pa je dvakrat opominjan, se ga vpokoji ali odpusti.

Že samo dejstvo, da v komisiji nima železniško osobje, ki se kvalificira, zastopnika, ne daje jamstva, da se vsak železničar pravilno kvalificira in to tudi tedaj ne, čeprav se mu daje pravica ugovora na ravnateljstvo, katero po zaslišanju „železniškega odbora“ končno veljavno odloča, ker tudi v tem odboru ni osobje zastopano. Na ta način je ravnateljstvu mogoče uslužbenca in če je čist kot bog, če se mu želi skriviti vrat, recimo zato, ker je morda socialista ali član svoje gospodarske organizacije, to vsak čas storiti. Treba je le komisiji za kvalifikacijo dotičnika dati nalog in komisija, sestojeca iz podrejenih uradnikov, ki so zopet podrejeni kvalifikaciji ravnateljstva, bo moral vpoštevati sprejeti nalog, ker bi v nasprotnem slučaju dobila sama kvalifikacijo, na kateri jo lahko odpuste iz službe.

Premeščenja.

Razen uslužbencev prvega in drugega reda višjih in nižjih uradnikov, za katerih premeščenje je merodajno mnenje železniškega odbora, lahko vse druge uslužbence in delavce ravnateljstvo samo po lastni volji premešči, če to utemeljuje s službenimi oziri (člen 47.). Za to ni nikakoršnega prizivnega mesta, v katerem bi imeli uslužbenci zastopstvo in katero bi lahko dognalo, če je odredba ravnateljstva utemeljena ali ne. Tudi na tem polju je toraj omogočeno najbrezvestnejše preganjanje in zloraba.

Odgovornost in povrnitev škode — globe.

Vsak uslužbenec je osebno in s svojim imetjem odgovoren za škodo v železniškem premoženju in v zasebnem premoženju, ki je

zaupano železnici, če jo je vsled zanemarjanja ali nepažnje povzročil. Če je škoda povzročena po krivdi več prizadetih, potem morajo nositi poravnavo vsi in to v sorazmerju krivde. Če se tako deljenje krivcev ne more ugotoviti, potem odgovarja vsak za škodo po razmerju njegove plače (člen 49.).

Nezaslišano visoke kazni zadnjih mesecev so začasna praksa za uvedbo službene pragmatike z namenom, da bi ta praksa dobila z uvedbo pragmatike sankcijo, katere doslej ni imela. In tudi tu ni nobene inštitucije, na katero bi prizadeto osobje lahko apeliralo, temveč gospoda kaznuje in nalaga globe povsem samovoljno in to v devetdeset od sto slučajih, brez vsakega pravega razloga — prosto, da ima kaj opraviti.

Prošnje in pritožbe.

Pri tem vprašanju se je obdržalo enostavno vojaški red. Če hočeš priti do korporala, ne smeš preko frajtarja; če hočeš do narednika, ne smeš preko korporala! V slučaju, da prva inštanca ne more rešiti pritožbe ali prošnje, se mora vendar vložiti pri prvi inštanci, katero jo predloži višji, katere rešitev je končno veljavna. Do višjih krogov prizadeti srečnejši nima pravice. Če ne more frajtar, potem odloča korporal definitivno. Pri vojaki morda to gre in je izvedljivo, na železnicah pa in po projektu pragmatike — je to izključeno (člen 52.).

Službena obleka.

Člen 50. projekta določa, da morajo uslužbenci pri občevanju z občinstvom nositi službeno obleko — nikjer pa ni zapisano, da imajo pravico do obleke.

Krivde in kazni.

Direkcija lahko kot izredno disciplinarno sodišče takoj odpusti vsakega uslužbenca (člen 117.) vsled štrajka, pasivne resistance, tatvine itd. (člen 110., točke 8, 9 in 10).

Počasno vršenje službenih dolžnosti, ščuvanje ali dogovori se stavlja v isto kategorijo zločinov kakor je tatvina, požig itd. (člen 100., točka 8). Vsi ti delikti pa imajo jako širok pojem. Če ni ničesar zakrivil, vendar lahko direkcija vsak čas in vsako osebo odpusti iz službe, vsled ščuvanja, počasnega vršenja službe itd., nikjer pa ni definiran izraz „ščuvanje“, „počasno vršenje službe“ itd. in vsemogočno ravnateljstvo to samo in svojevoljno odloča.

V področje disciplinarne kazni spada tudi „namen povzročiti železnici, njenim uslužbencem ali kakim drugim osebam škodo“. Kako naj se ta „namen“ ugotovi, ni nikjer določeno in je jako problematično, sodišče ima toraj pravico, da lahko razteza krivdo na vse strani.

V disciplinarno kazen lahko tudi pride, kdor vsled „nemarnosti“ spravi železniški promet v nevarnost itd. (člen 100., točka 15). Če se že kakšna nesreča pripeti, potem mora biti „nekdo“ zanjo odgovoren. Mi pa iz dosedanje prakse vemo, da se je vsaka nezgoda pripisovala „nemarnosti“ in „skrajni nesmotrenosti“ uslužbencev, čeprav oni niso ničesar zakrivil.

Disciplinarno se kaznuje tudi nepokorščina napram višjim ali napram naredbam predpostavljenih oblasti. Na člene 38. in 42. smo že preje opozorili. Tu še dodajemo: ako se koga noče brez ugovora spraviti v disciplinarno kazen, potem se ne sme brez ugo-

vora generalizirati pojme „nepokorščine napram predpostavljenim“ itd., temveč določno mora biti povedano: „nepokorščina napram zakonom“, katere morajo vsi enako tolmačiti. Če tega ni, potem je dana vedno prosta pot, da, recimo, odredi neki predpostavljenec karkoli, kar je z zakonom v protislovju, nižji pa, ki tega ne bo izvršil, pa bo naznanjen. Mogoče je sicer, da bo od sodišča kaznovan predpostavljenec, — toda taka štilizacija nudi možnost, da se vzlic temu lahko kaznuje tudi nižjega, kateri je imel prav, ki pa ni poslušal predpostavljenega.

Disciplinarno se pa kaznuje tudi obnašanje izven službe. Disciplinarne kazni so: izguba plače od enega do treh mesecev, premestitev brez vrnitve selilnih stroškov, izključitev od napredovanja za eno leto, eno leto in pol do dveh let in odpust iz službe.

Krivda se toraj kakor vidimo, lahko natvezi vsakomur in ob vsakem času. Kazni pa so težke. Noben uslužbenec ni na svojem mestu varen, čeprav je preživel vso svojo dobo na železnici.

Res je sicer, da je dopuščen proti krivdoreku disciplinarnega sodišča ugovor na apelacijsko sodišče v ministrstvu in to za vse osebe izvzemši delavce, napram katerim je izrek disciplinarnega sodišča takoj pravo-močen. Toda tudi ugodnost ugovora na apelacijsko sodišče, ki ga ima ostalo osebje, je enaka ničli, kajti kdaj in kje je še katero višje sodišče pri ministrstvu uničilo izrek direktijskega sodišča?

Manjše so administrativne kazni, ki so: pismeni ukor, izguba plače do enomesečne, katere izreka načelnik službenega mesta do tridnevne plače in dnevnice; načelnik oddelka do sedemdnnevne; preko tega pa po zaslišanju železniškega odbora. Vse administrativne kazni so takoj izvršljive brez ozira na ugovor, kar pomeni, da so ugovori navadna formalnost.

Značaj sodb.

Administrativne kazni izrekajo načelniki; disciplinarne kazni izrekajo načelniki; v apelacijskem sodišču sede zopet načelniki. Vsi oni so predstavitelji delodajalca, ter si yzemaajo pravico, da sodijo osebe, toraj delavce. Njih sodba je definitivna, naj jo izreče katera-koli inštanca in je enaka v vsakem slučaju. Ona toraj ni izraz pravoreka kakega sodišča, temveč nategnjen pravorek zainteresiranega delodajalca. Na tem nič ne spremeni dejstvo, če sede v disciplinarnem in apelacijskem sodišču tudi od osebja voljeni zastopniki, ker so oni redovno in po pravilih v manjšini napram virilnim in od ministrstva imenovanim članom (čl. 106.).

Da je temu res tako, je razvidno že iz tega, da je direkcija, torej delodajalec, sama sebi pridržala pravico, da posluje kot izvanredno sodišče, katerega krivdoreki so takoj izvršljivi, vzlic temu, da je radi formalnosti priznala ugovor na ministra (člen 117.). Naj apelira oni, kateremu so že glavo odsekali! Podobno določa člen 124. z odklanjanjem odgovornosti po uslužbencu, če to interes službe zahteva, o čemer seveda načelniki odločajo.

Preiskave vodi preiskovalni organ, katerega določi za vsak slučaj ravnateljstvo (člen 109.), torej zopet delodajalec potom tistega uradnika, ki je plačan in odvisen od svojega delodajalca. Njegova preiskava ima isto vrednost, kakor bi jo izvršilo sodišče (člen 109.). Kakšne so te preiskave, nam je dobro znano

za časa štrajka, ko so se množice nedolžnih na najčudovitejše načine zaslizavale.

Če je taka „objektivna“ preiskava zaključena in če pride obtoženi pred sodišče, potem ima pravico, da se brani, kakor smo že preje omenili. Projekt pravi: obtoženec ima pravico se pred sodiščem braniti, ima pa lahko tudi zagovornika, ki pa mora biti samo aktiven ali vpokojen železničar, ki stanuje na sedežu ravnateljstva (člen 112.). Poleg tega razpravlja disciplinarno sodišče ob izključitvi javnosti (člen 103.). To se pravi: na vnaprej določeno obsodbo ne sme nihče vplivati! Če je vse sodišče odvisno od ravnateljstva in to tudi zagovornik obtoženca, zato mora biti samo tak, ki je gmotno odvisen od ravnateljstva, in sicer neposredno od sedeža dotičnega ravnateljstva. Da pa ja ne bo nikakoršnih ovir: Ven z javnostjo! Kar se dela v kleti inkvizicije, tega solnce ne sme videti! Pravni čut je s tem postavlje na glavo.

Stvarno se seveda kazni izrekajo v imenu zakona, predpisa, naredbe itd. Po projektu jih izrekajo višji nad nižjimi, toda višji in nižji so enaki napram vsem zakonom, predpisom in naredbam, in kakor mora kdo poznati vse to, tako morajo poznati vse to tudi vsi drugi, vprašanje je torej: katerega tolmačenja je pravo? Ali tolmačenje starejšega ali ono mlajšega, ki so pa oboji v enakem odnošaju napram vsem tem zasedaj sodnik v sporu med starejšim in mlajšim ali obratno o tolmačenju zakona? To more biti le nekdo tretji, nevtralni, kateri edino lahko izreče razsodbo. Po projektu pri železnici to ni slučaj. Tu prevladuje načelo: kdor je višji, ta je tudi močnejši — in če tudi nima prav. V železniškem sodstvu ni pravice, temveč samo moč.

Odpust iz službe.

Službo se lahko odpove (člen 129.), „ako je doslužil svojo službeno dobo“, če je stavljen vsled zapravljanja pod kuratelo, če je postal za službo nesposoben vsled dokazane telesne ali duševne napake ali bolezni. Nesposobnost pa je dokazana tudi tedaj, če traja bolezen najmanj eno leto, pri stalnih uslužben-cih, ki nimajo letne plače v slučaju bolezni, traja dalje, kakor jim gre bolniška podpora, odnosno dalje kakor jim pripadajo dohodki od železnice, je smatrati za odpoved službe in se jim ustavijo vsi prejemki. Vsemu ostalemu osebju pa lahko odpove ravnateljstvo službo „brez navdobe vzrokov za odpust“.

Pri odpovedi službe so merodajne stvari, ki so sicer sporedne za železnico, ker je za njo važna vrednost službe. Odpove se torej človeku lahko službo, kateri je v službi postal za službo nesposoben, ker se pri vzprejetju v službo že določa (člen 28.), da mora biti „telesno in duševno zdrav.“ Če je dal železničar železnici vse, kar je mogel in tudi svoje zdravje dobi za plačilo svoje požrtvovalnosti — odpust. Ko so uslužbenci oboleli in potrebujejo nekoga, kateri je dolžan, da jim na katerega delu in na katerega račun je ta bolezen nastopila, pomoč — išče in da, — najde železnica izgovor, da je ta bolezen vzrok za odpust iz službe! Kar nobeden gospodar ne napravi s svojim psom, to dovoljuje naša „socialna politika“ za železničarja.

Pokojnine in vpokojitev.

Pravico do popolne pokojnine se dobi po 25 in 30 službenih letih, in to po značaju službe — če uslužbenec preje ne postane nezmožen, ali če ravnateljstvo preje ne najde razloga — in to lahko vedno dobi — kakor smo preje videli — da ga vpokoji.

Po desetletnem vplačevanju v pokojninski sklad se dobi 40 odstotkov od osnovne plače uslužbenca, katero je imel v zadnjem času: za vsako nadaljnje leto pa 3 odstotke več. Na nerazumljiv način sicer prihaja na podlagi tega proračuna projekt do polne pokojnine 130 odstotkov od zadnje temeljne plače (člen 142.), vendar pa ta še od daleč ne bo dosegala tako plačo, kakor jo je uslužbenec dobival zadnji čas, ker so plače po raznih kategorijah različno razvrščene, temeljna plača pa je za vse enaka.

Višina plače.

Celo pragmatiko preveva duh samolastne birokracije in brezpravnosti osebja. Kakor se v nobenem oziru ne vpraša osebje, tako je tudi s plačami osebja. Dobro vedoč, da življenje pulzira in da se vrše dnevno razne premembe, politične in elementarne, katerih rezultat je večja ali manjša vrednost denarja, večja ali manjša draginja, napram katerim pojavom bi se moralo tudi plače regulirati, se projekt za to ni malo ne zanima in ni predvidel barometra, po katerem bi se mogle razmere avtomatično napram vsem situacijam urejevati ter vzdrževati ravnotežje, ki bi jamčilo štabilnost začasne prosperitete, kakor so na primer to napravile Angleška in Nemčija s takozvanim sistemom avtomatičnih ali premenjevalnih dnevnic.

Za ublažitev sporov,

ki bi nastopili med delom in kapitalom, ne predvidja projekt prav ničesar, nasprotno izriva vse pri vsakem koraku in z vsem svojim duhom v najpolnejši meri.

Na celem svetu — namreč kulturnem svetu — so zakonitim potom priznani delavski zaupniki ali delavski in podjetniški sveti, razsodišča, odrejene so njihove funkcije in z jamčena jim je imuniteta.

In če so nekatere države pljuvajoče na demokratijo, pogazile delavsko koalicijsko pravo, so pa te vzporedno s tem ustvarile razne socialne ventile, četudi le za poskušnjo, če bi ne zadostovale kot nadomestilo za elementarne pravice, ki so se delavcem odvzele. Tako je v Ameriki, Čehoslovaški, Nemčiji. V projektu zakona za železnice ni ne duha ne sluha o takih ventilih, kar je za socialno pojmovanje naših mogotcev značilno.

To je kratka analiza projekta pragmatike, katero je izdelalo železniško ministrstvo. Če se hoče to analizo še skriti, potem se enostavno konstatira: ta projekt je prisilni jopič za vse železniško osebje, toda jopič, ki ne bo bo vzdržal notranjega odpora, temveč, ki bo, čim bolj se ga bo natezavalo, tem preje počil.

Železniško osebje, po veliki večini, še ni znorelo in mu torej še ni treba prisilnega jopiča. Pač pa je treba, da se mu omogoči življenje, da bo moglo delati in da bo lahko res človeški družbi koristno. Projekt je temu na poti, zato ga je treba čim preje odstraniti in ga z nekaj boljšim, pametnejšim nadomestiti.

Predlog „Saveza železničara Jugoslavije.“

Nasproti projekta ministrstva, katerega karakteristiko smo v predhodnih številkah objavili, je Savez železničarjev za izdelavo pragmatike postavil temeljna načela, ki naj bi bila podlaga in smernica pri nje izdelavi.

Zakon o železnicah.

Občnarodna važnost železnic zahteva, da so te res narodno podjetje, v katerem se

mora obvarovati vse posebne koristi, ter iz njih izkristalizirati splošne in najvitalnejše. Vsled tega je potrebno, da se pri stvarjanju zakona o železnicih sliši mnenje vseh zainteresiranih činiteljev in to prvotno potom strokovnih anket, katere bi imele nalogo pripraviti projekt zakona in potem potom državne zboru, kateri bi mu moral dati definitivno obliko. Zakoni morajo biti plod potreb narodnega življenja, kajti le tedaj so dobri in trajni. Taki zakoni pa se z najboljšo voljo ne obnesejo potom oktroja, brez vsakega načela, temveč edino le potom posvetovanja, kajti le ta pot je koristna in dobra, demokratična in pravična.

Vsled tega je naše mnenje: zakona o železnicih ni treba uveljavljati naredbenim potom temveč potom državnega zboru, toda nikakor preje, dokler se njegov projekt ne pretrse na strokovnih anketah in se šele potem predloži državnemu zboru.

V pričakovanju, da se bo to pot nastopilo, predlagamo gotove okvire, ki bodo pri uveljavi tega zakona kot načela vsekakor prišla do besede.

Uprava in posvetovalni odbori.

Če naj odgovorna uprava železnic svoj posel tako vrši, da bo res koristen, potem je potrebno, da se pred vsem vzpostavi neko stalno posvetovalno telo, v katerem naj bodo zastopniki prizadetih, industrijskih, trgovskih in delavskih organizacij. V njem pa mora biti zastopano tudi osebje in to potom delegatov, ki se morajo voliti na splošnih volitvah. Za procvit železnic, bi bilo tako telo neprecenljive vrednosti.

Značaj podjetja.

Že sama ta potreba, ki se kaže za vzpostavitev posvetovalnega telesa, govori dovolj jasno, da mora odgovarjati vsestranskim nacionalnim, državnim, ekonomskim in političnim interesom, kot glavna žila in faktor, od katerega je odvisen in to v precejšnji meri, progres družbe. Železnica mora biti državna last.

Personalne zadeve.

V personalnih stvareh bi se moral zakon o železnicih postaviti na demokratično stališče, ki je še vedno zmagalo nad konzervativizmom. Kakor je avtokracija morala v političnem življenju prepustiti svoje mesto demokraciji, ravno tako ji mora prepustiti tudi v delavnici in to po lastni logiki, da skrajša pot. Dolžnost daljnovidnih političarjev je, da uvidijo njeno potrebo in ekonomov, da konstatirajo njeno rentabiliteto za podjetje, v kar jim služi nešteto dokazov.

Železniška služba in ugodnosti.

S tem, da se potrjuje, da je železnica zasebno državno podjetje, v katerem mora vladati demokratični duh, se mora tudi sočasno konstatirati dejstvo, da je železniška služba v primeru z ostalimi posli najnapornejša, kar dokazuje splošno znani izrek, da v njej uslužbenec stalno med zaporom in smrtjo balansira. To dejstvo zahteva, da se tudi železničarska služba tem primerno, vsaj za 25% bolje nagradi, da se dovoli v njej prizadetim boljše ugodnosti, nego ostalim osebam v državi ali zasebni službi.

Zakon o železnicih mora vsled tega biti tudi liberalnejši, kakor so vsi ostali zakoni v

delavski zakonodaji vseh panog ne pa, da se železničarjem skuša krčiti gotove pravice, katere uživajo ostali delavci v državi — in to na podlagi obstoječih zakonov.

Koalicijsko pravo.

Pred vsem je potrebno, da se ugotove moralne pravice osebja, ki so nedeljivo vezane z gmotnimi, ker so ene brez druge nemogoče in nejamčene. Na prvem mestu popolna združevalne svoboda, priznanje zastopnikov železničarske organizacije, kateri nastopajo kot zakoniti zastopniki zakonitim potom zajamčene gospodarske organizacije železničarjev.

Kot logična posledica združevalne pravice je tudi odpoved od službe vsakega poedinega železničarja, ravnotako kakor je svobodna njegova volja, da sprejme železniško službo ali pa tudi ne. Teh pravic se ne more kratiti poedincu, ne nekaterim in tudi ne vsem skupaj, če najdejo na drugem mestu pod ugodnejšimi pogoji delo in zaslužek.

Personalni odbori.

Če naj se vrše v podjetju vsi posli kar najbolj mogoče gladko, je treba najti način, po katerem se vzdržuje notranja harmonija med višjimi in nižjimi; ona se ne more vzdržavati na podlagi strahu, temveč le na podlagi priznanih pravic, katere se morajo upoštevati. Da se to očuva in da se pripravi tudi vse za nepredvidne pojave, ki v vsakdanjem življenju lahko nastopijo, je nujno potrebno, da se ustvarijo personalni odbori, kateri naj perijodično zasedajo in v katerih naj bi bilo paritetično zastopano podjetje in nastavljeni in kateri naj bi reševali manjša sporna vprašanja in izdelavali skupne ali pa deljene predloge na upravo na podlagi izkušenj v lastnem delokrogu.

Prestopki in njih sodstvo.

V zadevi sodstva je nujno potrebno, da se odpravi dosedanja praksa, da uprava sama kot delodajalec napram svojim uslužbencem nastopa kot tožnik in jih sama sodi. V sodstvu je edino in pravično načelo da tam, kjer se dva o pravici prepirata, tretji merodajno odloča. Disciplinarna železničarska sodišča torej ne smejo ostati taka, kot so sedaj, civilna in odvisna, temveč porotna in svobodna.

Nadzorstvo dela.

Za nadzorstvo pogojev železničarskega dela, življenske varnosti in zdravstvenih razmer je treba, da se ustanove „nadzorstva dela“, katera voli osebje v svobodnih volitvah vsako leto in katera ima nalog, da vsaki mesec dvakrat pogledajo vse delavniške in prometne prostore.

Kategorije osebja.

Vse železniško osebje naj se deli v tri kategorije, in sicer v I., II. in III. kategorijo, v katere so uvrščeni:

I. višji in nižji uradniki.

II. uslužbenci in kvalificirani delavci.

III. pomožni uslužbenci in nekvalificirani delavci.

V kategorije naj se uvrste po dejanski sposobnosti, katero so pokazali v službi, brez ozira na šolsko izobrazbo. Pri enaki sposobnosti na imajo prednost oni z višjo šolsko izobrazbo.

Vsaki nastavljenec naj ima pravico do napredovanja v višjo stopnjo, če izkaže za to potrebno sposobnost.

Plače.

Razlika v plačah:

I.

400

II.

300

III.

200

200

150

100

Minimalna plača naj bo tako visoka, kakor je fiziološki minimum za eksistenco.

Specifikacija plač: Plača naj sestoji iz treh delov:

Temeljna 50% trenutno potrebnega minimuma za eksistenco ki je izrazito konstatiran.

Spreminjalna, v katero je všteti drugi del kulturnih potreb, ki se pa na podlagi predlogov gospodarskih komisij železničarjev, personalnih komisij ali železniške uprave, od časa do časa po stanju draginje višajo ali nižajo.

Specijelne, katere so odvisne od specijelnega službenega značaja.

Temeljne in spreminjevalne plače so normalna nagrada vseh nastavljenecov, med tem ko so specijelne plače nagrada za specijelno delo kakor n. pr. vožnja, nočna in slične službe. Specijelna plača naj dosega dejansko višino povečanih izdatkov v dotični službi (pri strojnem in voznem osebju n. pr. toliko običajnih dnevnic, kolikor dni povprečno mesečno vozi, proračunane na kilometrino, škodo, pavšal in slično).

Plače se torej grupirajo iz: temeljne, kot nespremenljive, spremenljive ali avtomatične napram draginji in specijelne doklade napram službenem značaju.

Delovni čas

naj bo za vse panoge železniške službe 8 ur dnevno. To je program uprave, katerega naj sistematično izvede in katerega naj vsi v to pozvani činitelji nadzorujejo.

Dokler se ne proizvede, naj se prehodno določi najdaljši delovni čas za eksekutivno osebje 10 ur, na to odmor 20 ur, čuvaji in postajno osebje 12 ur, odmor 24 ur, delavniško, kurilniško, skladišno in prožno osebje 8 ur, odmor 16 ur.

Čezurno delo

je vse, kar je več kakor je gori navedeno in se plača z 100% povišanja vseh prejemkov.

Nedeljski počitek

za vse osebje vsakih sedem dni, brez ozira na dan in traja 36 ur.

Letni dopusti

naj bodo za vse kategorije železničarjev enaki toda po načelu: za vsako službeno leto en dan in pol dopusta. Dopusti naj bodo raditega

enaki, ker naj se razlika med lažjo in težjo službo, med zdravejšo in nezdravo zahteva pri odreditvi dnevnih ali tedenskih delovnih ur, tako da se v težji in nehygienični službi dela manj nego v ostalih. Razlika naj se pa poleg tega zahteva tudi v hitrejši doseg po-kojnine.

Zavarovanja

v bolezni, proti nezgodam, invalideti in za starost naj bodo obligatna, toda inštitucije samoupravne in v rokah zavarovancev samih. Gmotna sredstva naj daje delodajalec po potrebi na razpolago.

V vseh slučajih se imajo uslužbenci, takoj po vstopu v službo zavarovati. Izvzet je le slučaj zavarovanja za starost, katero nastopi v slučaju stalne namestitve.

Višina podpore

naj bode v vseh slučajih enaka rednim dohodkom zavarovanca, ko je še opravljal službo

in sicer temeljnim in spremenjevalnim poleg prostih zdravil in zdravnika.

Pravico do pokojnine

dobe vsi nastavljeni, čim postanejo stalni (po enoletnem provizoročnem stanju.)

Polno pokojnino dosežejo oni na lažjih službenih mestih po 25, oni s težjo službo pa po 20 letih.

Če so prej vpokojeni se jim izplača procentualna pokojnina po službenih letih.

Prekinjenje službe.

Nobenega stalnega nameščenca se ne more odpustiti, samo vpokoji se ga lahko.

Denarne kazni

se ne morejo v nobenem slučaju izrekati. Kaznuje se lahko z ukorom in v večkratnem slučaju s premestitvijo.

Ugodnosti pri vožnji.

Vsi nastavljeni imajo pravico do brezplačne vožnje za sebe in družino na železni-

cah in parobrodih in sicer: I. kategorija v I. razredu; II. kategorija v II. razredu in III. kategorija v III. razredu.

Stanovanja.

Železniška uprava je dolžna, da preskrbi za svoje nastavljence zasebna stanovanja. Srb naj teži v tem pravcu, da postane vsak železničar, ko stopi v pokoj lastnik družinskega stanovanja, katerega bi tekom svoje službene dobe redno v mesečnih obrokih v smislu mesečne najemnine izplačal.

Zasebno življenje

nastavljencev je izven razmotrivanja v zakonu o železnicah, in ni podrejeno nadzorstvu podjetja, toraj v mejah meščanskih zakonov popolnoma svobodno. Izven službe je vsaki nastavljenec svoboden državljan in ni dolžan podjetju polagati računov za svoje zasebno življenje.

Za združitev železničarjev.

Žalostni pojav cepitve socijalističnega gibanja ni ostal brez posledic v vrstah železničarjev, ki so bili pri tem najbolj prizadeti. Posebno v Sloveniji čutimo to danes tako občutno, da je skrajni čas za ureditev neznosnih razmer, če naj popolnoma ne propademo. Ekstremni elementi so našli v naših krajih najplodnejše polje, kajti med tem, ko so ostali delavci vztrajali na trdnih postojankah, je železnica predstavljala centralizirano nazadnjaštvo, s katerim je bilo v splošnem nemogoče pametno razpravljati. Socijalno politični zmisel železniškega ministrstva in njegovih podrejenih ravnateljev je povsem enak azijskemu pojmovanju. Mesto da se polaga važnost socijalnim razmeram, je imelo ministrstvo za isto samo železno pest. Kakor zgodovina uči, temelji delavsko gibanje raznih dežel na političnem režimu, ki tam vlada, tako se je tudi naše železničarsko gibanje v Sloveniji, vsled posebne albanske socijalno-politične koncepcije našega železniškega ministrstva izločilo iz ostalega gibanja ter je dobilo svoja posebna svojstva. Ta so utemeljena že v tem, da predstavlja železniško ministrstvo le enega delodajalca v celi državi, katerega režim občuti celokupno osebje železnic v državi.

Vsi se še spominjamo velike železničarske stavke prošlega leta, ki ni bila nič drugega kakor splošni protest proti razmeram, v katere je železničarje spravilo železniško ministrstvo in njegovi organi. Dokazala je, da so le v državah največjega nazadnjaštva, odnosno v mejah njene uprave, kjer se je to nazadnjaštvo uživalo, neizogibni veliki potresi.

Splošna stavka železničarjev pri nas je bila v malem to, kar so veliki socijalni spopadi v državah, v katerih je politično nazadnjaštvo normalen politični režim.

Kakor se lahko tolmači socijalno politično delo ministrstva socijalne politike različno, to je z dobre ali slabe strani, tako predstavlja socijalna politika železniškega ministrstva antip od vsake pametne politike ter pomenja to, kar je bil fevdalizem v politični zgodovini — če ne naravnost suženjstvo.

Načrt službene pragmatike železniškega ministrstva, je jasen dokaz sedanje nazadnjaške mentalitete, ki prevladuje v železniškem ministrstvu.

Ta načrt je nevaren naši socijalni politiki v splošnem, ker lahko postane nevaren pre-judic za nje bodoči razvoj, posebno če bi končno postal res zakon. Z njim bi namreč bila zapečatena vsaka socijalnost socijalne politike.

Napram temu načrtu, ki tangira vse vrste delavskega zavarovanja, delavčeve moralne pravice v delavnici ter svobodo izven delavnice, bi bil sinonim naše socijalne politike, protisocijalnost ter osebna nesvoboda par ekscelenc. In to bi postalo svojstvo državne politike. Vsi liberalni načrti ministrstva socijalne politike bi bili prazna fraza za nedorasle otroke, katerih bi se ne moglo nikomur predstaviti kot resne, ker bi zakon o železnicah pokazal, da obstoja ena socijalna politika, katero je treba reklamirati izven mej države, druga pa, ki je običajna v državi sami. Toda socijalno politične razmere, katere bodo uveljavljane na železnicah kot enem glavnih državnih podjetij, bodo nedvomno uvedene tudi pri vseh ostalih podjetjih, ker morajo biti železnice, kot državno podjetje, vzor nacionalne, to je državne socijalne politike.

Načrt železniške pragmatike za železničarje pomeni veliko posredno nevarnost za delavski razred v obče. Ta si je tega povsem svest. Za naše železničarje pa pomeni neposredno nevarnost, v kateri se neprestano nahajajo.

Svest, da se hoče dosedanje prakso, ki jo je ustvaril sedanji režim na železnicah, zakonitim potom potrditi in ovekovečiti, je povzročila med našimi železničarji gibanje, katero stremi za tem, da se pripravijo za obrambo proti nazadnjaškim nakanam. Pred skupno nevarnostjo so počele ginevati male in manjše, namišljene „velike“ in „nepremostljive“ razlike, železničarji pa se nahajajo v enotnem krogu napram skupnemu nasprotniku. Akcije žoltih železničarskih organizacij, to je v prvi vrsti one „Zveze“, pa postajajo ravno sedaj jasne, ko je zagledal luč sveta sramotni načrt službene pragmatike, katerega objavlja železniško ministrstvo.

Kakor je Gorki v enem svojih romanov napisal; najbolj me veseli če hiša gori; ker se ljudje ne prepirajo več medsebojno, temveč skupno gaze — ravno tako se nahajajo danes železničarji na skupnem polju pozablajoč vsa nasprotstva, v želji, da nastopijo skupno proti kulturni sramoti, katera se jim ponuja v službeni pragmatiki.

Poroča se nam, da se bo prihodnje dni vršila splošna konferenca železničarjev, katere naloga je, da združi železničarje in da pripravi akcijo za spremembo sedanjega načrta pragmatike. Železničarji so s to svojo akcijo nastopili pot velikega pomena za splošno delavsko gibanje in mi jih pozdravljamo, želeč jim najboljši uspeh, kajti njih zadeva je tudi naša zadeva splošnega delavskega razreda.

I. M.:

Zopet v tiru.

Srečal sem starega znanca, pa ne s posebnim veseljem, ker s posebnim veseljem pridem rad le s takimi ljudmi, ki vedo vedno kaj novega povedati! Moj prijatelj je železničar in kot tak je navadno razvijal, kadar sva se še sešla, svojo šablonsko politiko o organizaciji železničarjev, kar mi je že presegalo, ker ni povedal nikoli nič novega. No to pot mi pa začne pripovedovati tudi o železničarski organizaciji, povedal mi je res nekaj novega, nekaj kar me je v duši razveselilo, in to je, sodrugi raznih struj so prišli do izpoznanja, da z medsebojnim prepričanjem res ne gre več. Sedli so skupaj in sklenili, da se oklenejo ene edine prave železničarske organizacije. Poslušal sem ga samo do tu, četudi je še dalje govoril. Imel sem svoje misli drugje, in sicer sem se vtopil desetletja nazaj, ko sem stopil prvič na lokomotivo kot kurjač. Imel sem starega preizkušenega strojevodjo, na kar sem bil seveda ponosen! Prvo, kar je bilo, me je učil, kako se ob nevarnosti lokomotiva najhitreje ustavi, in da treba vedno **paziti, kam se vozi!** Moj mojster je bil pa tudi šaljivec ob svojem razlaganju, poučeval me je o kotlu in mehanizmu, med drugim mi je pravil, da je kotel duša lokomotive, mehanizem pa život, tedaj, roke, noge in drugi deli telesa. Pravil mi je, da kotel rabi dušno hrano, to je vodo in toploto, če nima vode ali toplote, ali če je enega ali drugega preveč, začne noreti, da se razpoči! Mehanizem, kakor sem že rekel, so noge in roke, človek mora vedno paziti, kam stopi, da ne pade ali da se ne zaleti kam, kjer se lahko pobije in celo ubije. Mirno sem poslušal mojstra in mislil sem si, prav imaš, možakar. Tako sem vozil za kurjača osem mesecev. Tedaj pa je prišel tisti dan, ko je bilo treba napraviti izkušnjo za strojevodjo. No, malo trda je šla, vendar sem jo srečno prebil.

Osem kandidatov nas je bilo; le eden ni prebil izkušnje, ker je, ko mu profesor ukaže, da mora voziti 80 km hitrosti, začel res drveti z lokomotivo, čeprav je imela tablico označbe, da se sme s tisto lokomotivo voziti samo s 45 km hitrosti, ker proga na onem kraju ne vzdrži večje hitrosti, kakor 50 km, zakaj ako bi se s to lokomotivo in na tej progi vozilo s hitrostjo 80 km, bi lokomotiva skočila s tira in se prevrnila v kakih 50 metrov globoko ograjo; **to bi bil samomor.** Profesor je temu kandidatu odrekel sposobnost. Drugi smo napravili izkušnjo. Ne pozabim pa nikdar besed, ki jih je profesor ob priliki slovesa medtem ko je vsakemu podal roko, govoril. Rekel je, **kadar vozite, glejte vedno kam peljete, da se ne zaletite!**

Cenjeni sodrug! železničarji! Verujte mi, ko sem opazoval zadnja leta Vašo, za Vas potrebno organizacijo, sem večkrat mislil na svojega starega mojstra in na besede profesorja, ki nam je po izkušnji rekel: „**Glejte vedno, kam peljete, da se ne zaletite.**“ Vaša organizacija zadnja leta ni gledala, kam drvi in se je zaletela, zaletela tako, da je zadobila rano, ki jo bo morala celiti leta in leta; ne praskajte dalje na tej rani, da se čim prej zaceli, da bo život, ki se mu pravi „Proletarska organizacija“ čimprej ozdravel!

One železničarje, ki bi hoteli to rano še zastrupljati, jih enostavno odstranite, toliko časa, dokler ne pridejo do spoznanja, da ne delajo prav. Sodrug! železničarji! Vsak od Vas zna čitati, ker ga sicer ne bi bili sprejeli v železniško službo, zaraditega bi Vam priporočal, da pregledate zgodovino razvoja proletarskih organizacij. Preglejte tudi zgodovino in razvoj Vaše železničarske organizacije in videli boste, da so ob porodu železničarske organizacije vsi oni sodrug, ki so bili pri tem porodu, mnogo trpeli, da jih je kapitalizem preganjal kot svoje sovražnike, preganjal jih je, ker so korakali s svojimi organizacijami naprej, ne oziraje se na levo ali na desno, korakali sigurno in vodili železničarje k zavedenosti, k izpoznanju, k bratstvu in h končni zmagi socializma! Izogibali so se prepadov, niso iskali nevarnih bližnic, na katerih bi se utegnili nevarno zaleteti.

Mnogo organizacij se je med železniškim osebjem že ustanovilo, organizacij raznih barv, ki pa so služile ali zgolj političnim strankam ali pa osebam na visokih mestih za štafazo. Edino prava organizacija je pa le ona, ki ne pozna in ne in ne operira z narodnostnimi ali verskimi frazami, ampak sloni na čisto razrednem stališču, ker naša pot je pot h končnemu osvobojenju onega sloja, ki se mu

pravi „trpin“. Toda na tej poti je treba previdnosti, je treba dela in opreznosti!

Iz žel. organizacije.

Konferenca zaupnikov „Strokovnega društva železničarjev za Slovenijo“ in „Saveza železničarjev Jugoslavije“.

Osrednji odbor „Strokovnega društva železničarjev za Slovenijo“ dogovorno s „Savezom železničarjev za Jugoslavijo“ skliče

konferenco zaupnikov

dne 25. t. m. ob 8. uri zjutraj, ista se vrši v občinski posvetovalnici v Ljubljani.

DNEVNI RED:

1. Ujedinjenje razrednih železniških organizacij.

2. Tozadevni predlogi in sklepi.

3. Razno.

Konferenca se vrši v smislu § 2. zb. zak. Pristop na konferenco imajo le oni, ki se izkažejo z mandati.

V Ljubljani, 14. sept. 1921.

Josip Kopač, tajnik. Kovač Jakob, predsed.

Razne vesti.

Dne 7. t. m. je umrl v bolnici v Kandiji pri Novem mestu vpokojeni skladični mojster južne železnice g. **Josip Škrjanc**, star 65 let. V dolgoletni naporni si je nakopal hud revmatizem in moral je v ljubljansko bolnico. Ko se je vrnil domu, je odšel potem v Toplice iskati si zaželenega zdravlja, namesto tega se ga je polotila bolezen. Odpeljati so ga morali v bolnico, kjer je v par dneh podlegel. Pokojni je bil eden vedno zvestih članov naše organizacije i nprepričan sodrug, bil je vsled njegove velikodušnosti in poštenosti povsod zelo priljubljen. Pokopan je bil dne 8. t. m. v Kandiji. Počivaj v miru in med nami ostane tvoj spomin vedno.

Delavske zbornice. Zahteva po delavskih zbornicah, je tako stara, kolikor je staro delavsko gibanje. Delavstvo uvideva, da taka zbornica je sposobna zastopati interese delojemalcev.

V delokrog delavskih zbornic spada zaščita vseh **ekonomskih, socialnih in kulturnih delavskih interesov**, delavcev in nameščenec; posebno pa spadajo sledeče naloge v delokrog delavskih zbornic:

1. Delavske zbornice **sestavljajo poročila, mnenja, predlagajo vladi zakonske predloge**

glede uredbe delovnega razmerja, delavskega varstva, zavarovanja delavcev, stanovanjskega vprašanja, v vseh vprašanjih zdravstva, prehrane in ljudskega gospodarstva.

2. Te zbornice zavzemajo stališče k vsem zakonskim načrtom in drugim predlogom in predpisom, ki so navedeni v § 1.

3. Podajajo mnenja o vstanovi organizacij in javnih institucijah, ki služijo pospeševanju obrti, industrije, trgovine, rudarstva ali poljedelstva, v toliko, v kolikor se tičejo delavskih interesov.

4. Sodelujejo s posredovanjem pri sklepanju kolektivnih pogodb v vseh spornih vprašanjih, ki nastajajo med delodajalci in delojemalci in to na zahtevo ene ali druge stranke ali pa oblastnje.

5. Vodijo delavsko statistiko.

6. Vodijo v evidenci vse delavske pogodbe.

7. Vodijo evidenco o vseh strok. društvih.

8. Posredujejo neposredno pri državnih uradih, institucijah in delodajalcih vsikdar, kadar je to v interesu delavcev in nameščenec.

9. Organizirajo in vstanavljajo iz lastnih sredstev, po lastni inicijativi institucije, ki služijo pospeševanju ekonomskega, socialnega in gospodarskega zboljška delavstva in nameščenstva.

V smislu naredbe se vstanovijo delavske zbornice v **Beogradu, Zagrebu, Novem Sadu, Sarajevu, Splitu in Ljubljani.**

Na žal, je vlada pozabila za najbolj industrijni teritorij **Maribor**, vstanoviti delavsko zbornico in je delavstvo poslalo ministrstvu za socialno skrb tozadevno spomenico v kateri odločno zahteva vstanovo delavske zbornice v Mariboru.

Splošna organizacija vojni invalidov, vdov in sirot za Slovensko ozemlje v Ljubljani prične z izdajanjem lastnega glasila „Vojni invalid“, glavni urednik glasila je tovariš Meznarič Ivo, odgovorni urednik tovariš Berglez Srečko. List bode izhajal 14 dnevno. Dopise je pošiljati na Uredništvo, Šelenburgova ul. št. 6/II. Naproša se vsa poverjeništa, podružnice, kakor tudi poedine invalide in vdove, da točno pošiljajo dnevno dopise in nabirajo naročnike. Moralna dolžnost je vsakega voj. invalida in vdove, da postane naročnik, odnosno naročnica svojega glasila.

LISTNICA UPRAVE.

„Železničar“, glasilo „Strokovnega društva železničarjev za Slovenijo“ izide odslej vsaki mesec dvakrat in sicer vsakega 1. in 15. v mesecu.

Uprava „Železničarja“.

Splošno kreditno društvo v Ljubljani

registrirana zadruga z omejeno zavezo

sprejema **hranilne vloge** vsak delavnik od 8. do 13. ure in jih obrestuje po čistih

4%

Rentni davek plača društvo iz svojega. Večje in stalne vloge se obrestujejo po dogovoru.

Posojila daje svojim zadružnikom proti vknjižbi, na osebni kredit proti poroštvu ali zastavi vrednostnih papirjev. — Menice se eskomtujejo po bančni obrestni meri.

Edini, res delavski denarni zavod.

Železničarji! Naročajte in razširjajte ŽELEZNIČARJA.

ADALBERT KASSIG, Ljubljana

Židovska ulica.

Zavod za uniformo, krznar in izdelovatelj čepic

priporoča

svojo veliko zalogo vsakovrstnih uniformskih predmetov za železničarje, kakor: čepice, rosete, gumbe, žnore, piščalke i. t. d. Čepice zimске in letne za strojevodje, kurjače i. t. d. v raznih oblikah in po najnižjih cenah. Postrežba točna.

Konsumno društvo za Slovenijo

opozarja kraj. odbore, zaupnike in zadružnike na na svoj branilni oddenek, ki sprejema **hranilne vloge**

in jih obrestuje od dne vloge do dne dviga

4%

Vloge, kojih vlagatelji se obvežejo, da dvignejo vloge šele najmanj po polletnem odpovednem roku,

4½%

Na delo, vsakdo agitiraj, da bodo koncem letošnjega poslovnega leta šteje hranilne vloge

milijone kron!