



Štev. 10

Leto 10

Izhaja dvakrat na mesec
Naročnina četrletno 12 dinarjev

Uredništvo in upravnništvo:

Ljubljana, Miklošičeva c. (palača Del. zbornice), kamor naj se tudi pošiljajo rokopisi.

NEODVISNO GLASILO ŽELEZNIČARJEV, UPOKOJENCEV IN TRANSPORTNEGA OSOBLJA

Pobijajmo brezposelnost!

Mesec april je mesec nad pretežno večine železničarjev — aktivnih in upokojenih, delavcev in nastavljenih — ki pričakujejo uresničenja svojih želja in izboljšanja položaja z novim budžetom in novim finančnim zakonom. Letos so bili aprila razočarani, ker so bile odobrene samo tri dvanajstine z ozirom na dejstvo, da je bil parlament razpuščen. Pričakovanje se je preneslo na tekoči mesec in od vseh strani so romale deputacije in razne predstavitve na Ministrstvo, dnevni časopisi so objavljali obupne klice še neprevedenih kronskih rentnikov, kronskih upokojencev, staroupokojencev, ki že leta in leta čakajo na rešitev in izenačenje. Železniški delavci so obnovili svoje prošnje za priznanje izgubljenih pravic, za boljše pokojninsko zavarovanje, za ukinitev brezplačnih dopustov. Kategorija za kategorijo je sestavljala svoje predloge glede spremembe zakona o državnem prometnem oseblju, pravilnika o voznih ugodnostih, pravilnika o postranskih prejemkih in vsi so upali, da je prišel čas, ko se bodo odločujoči resno posvetili reševanju vseh teh vprašanj. Tudi brezposelni so ponovno začeli upati, da se bo tudi za njih našel kosček kruha, saj je vendar stotine in stotine uslužbencev, ki imajo pravico na polno pokojnino in se bo tako tudi za nje našlo mesto.

Kratko obvestilo iz Beograda je prečrtalo vse te račune, uničilo vse te nade in osobe bo moralo zopet eno leto trpeti gorje redukcij in štednje, ker bo ostalo vse pri starem.

Železničarji danes ne morejo računati na spremembe in izboljšanje položaja, ki bi ga jim priborili drugi. Lastna nerazsodnost je kriva, da železničarji ne razpolagajo z ono močjo, s katero bi lahko sami dosegli izboljšanje. Če kdaj, je danes potrebno samosposobnost med železničarji, ako hočejo narediti vsaj začetni korak k izboljšanju neznosnih razmer, v katerih živijo.

Glavni boj vodi delavstvo proti brezposelnosti, vendar zaznamuje uspehe le v onih državah, kjer je delavstvo enotno nastopalo. Povsod drugod pa se le za zeleno mizo konferira o gospodarskih vprašanjih, dela najrazličnejše načrte, sklicuje ankete in konference, število brezposelnih pa ostaja isto, ali se celo množi. Oni, ki danes razpolagajo z orožjem za pobijanje brezposelnosti, tega orožja nečejo ali ne znajo porabiti. Njim je prvo njihov lastni »jaz«, uganjajo lažni nacionalizem in se puste voditi od kapitala, katerega vedoma slepo služijo. Nič ne pomagajo članki, ki se tu in tam pojavijo v meščanskem časopisu o brezposelnosti, nič ne pomagajo razne zbirke za brezposelne, kapljica v vodo so malenkostna javna dela, katere kapital izrablja, da za njimi krije nadaljnje redukcije že itak mizernih delavskih plač. Sklicujoč se na še nižje plače, ki jih plačujejo javne ustanove pri izvajanju javnih del.

Edino delovno ljudstvo je danes sposobno, da resno nastopi za pobijanje brezposelnosti, da obračuna z vsemi nasprotniki in pribori res vsem delavoljnim delo in kruh. V tej akciji delovnega ljudstva pa se ne sme prezreti tudi onih ukrepov, ki so na videz malenkostni, vendar če se združijo, dosežejo že lepe rezultate.

Ni zadosti, da se naredi splošni načrti za pobijanje brezposelnosti, da se izvaja akcija znižanja delovnega časa, za skrajšanje službene dobe, za izvedbo splošnega zavarovanja za starost in onemoglost in tako dalje. Poleg teh splošnih akcij so potrebni tudi oni mali ukrepi, ki se dajo izvajati v vsaki delavnici.

Na železnici na pr. obstoje točni predpisi o pokojninah in več kot polno pokojnino ne moreš doseči. Res je pokojnina nekoliko nižja od rednega zaslužka, vendar je tvoja dolžnost, da ne vidiš samo samega sebe, marveč tudi tisoče in tisoče brezposelnih, ki nimajo niti suhega kruha in katerim ti zapiraš možnost do zaslužka, ker se ne poslužiš pravice, ki ti pripada. Železničar, ki si izpolnil predpisano število službenih let, ne glej samo na sebe, na svojo družino, marveč zamisli se za eno uro v položaj brezposelnega. Pomisli, kako bi ti bilo pri srcu, če bi bil brez vsega na cesti z družino vred, poleg tebe pa bi bil železničar, ki ima že polna službena leta, pravico na polno pokojnino, pa se ti ne umakne in ti moraš še naprej stradati!

Pomisli, koliko mladih fantov, ki so končali šolanje, odslužili vojaščino, starih 22, 25 ali celo več let, mora biti še vedno v breme staremu, mesto da bi jih podpirali. Koliko te mladine duševno in telesno propade v brezposelnosti, ti pa si kljub temu, da imaš pravico na polno pokojnino, še vedno v službi, mesto da bi v miru užival zaslužen pokojnino.

Delovni čas je določen na 8 ur in res so zlasti plače delavstva tako nizke, da ne zadostujejo za najskromnejšo existenco. Vsled tega se večkrat delavec veseli, če more narediti par čezur, da si tako vsaj nekoliko izboljša zaslužek. Vendar tudi pri tem bi moral pomisliti na one svoje tovariše, ki nimajo niti najskromnejšega zaslužka in pri misli na te brezposelne bi moral uvideti, da je čezurno delo samo pospeševalec brezposelnosti, katerega zamore prej ali slej škodovati tudi njemu, ako se pride brezposelni delavec ponuditi delodajalcu še za nižjo plačo.

Akordi in premije so enak sovražnik zaposlenih in nezaposlenih delavcev. Delodajalec res da par mesecev primerno odškodnino za povišanje produkcije, čim pa ugotovi točne tabele, v kakem času se da narediti eno ali drugo delo, ukine ali za 90 odst. zniža določene premije in zahteva od tebe isto storitev.

Za podelitev dopusta ni nadomestnika in krije te si dopust med seboj. Prvo leto je to izjema, drugo leto ostane to pravilo, tretje leto se delovni čas za vas podaljša in tam, kjer ste delali službo preje trije, sta sedaj samo dva in število brezposelnih se pomnoži.

Našteli bi lahko še več zgledov, ki so na videz malenkostni, v resnici pa so močno orožje v rokah kapitalista. **Vsako slabost delavca, vsako naklonjenost, ki jo v potrebi med delom izkažete, bo delodajalec izrabil v svoje namene.** To, kar danes proti odškodnini naredite preko predpisov, postane jutri pravilo in tako večkrat delavec nevedoma in nehote pomaga kapitalistu in povečava brezposelnost, mesto da bi se boril proti njej.

Ni zadosti, da stojimo enotni za glavnimi zahtevami in načrtom de-

lavskega razreda za pobijanje krize in brezposelnosti, marveč dolžnost slehernega delavca in nameščenca je, da tudi sam po svojih najboljših močeh pripomore do zaposlitve čim več brezposelnih. Zato ne izkazuje

nikakih uslug delodajalcu, ne glejte samo sami na sebe, marveč imejte pred očmi vedno ogromno armado brezposelnih in poslužite se takoj vseh pravic, čim zadobite pravo do njih!

Za reševanje sporov med delavci in železniško upravo je pristojno redno sodišče

(Najnovejša važna odločba Stola sedmice v Zagrebu.)

Večkrat smo že poročali o pravnih odpuščenih železničarjev iz mariborske kurilnice Hartbergerja, Krajnika, Lovrenčiča in Glaserja, katere je v vseh instancah zastopal s. dr. A. Reisman, ki so bili odpuščeni pred veliko nočjo leta 1928, ker je delavstvo demonstriralo radi redukcij plač, odprave skladišč živil in drugih odtegljajev. Nato so sledile leta 1931 tožbe 7 odpuščenih železničarjev Čanžeka Andreja in tov. iz delavnice radi neresnične ovadbe znanega konfidenta P. Železniška uprava je vsem odklonila priznanje pokojnine iz provizijskega fonda, v katerega so vplačevali odpuščeni dolga leta prispevke. Sodišča so v par slučajih že v najvišji instanci obsodila železniško upravo na izplačilo pokojnin.

„Kontrola dohodkov“ v Beogradu ne priznava razsodb.

Zneske iz razsodb je železniška uprava sicer nato izplačala, a Kontrola dohodkov v Beogradu se je potem zopet protivila daljnjemu priznanju in izplačilu pokojnin, češ, da sodišča niso bila pristojna razsojati v teh zadevah, nego le upravne oblasti, t. j. direkcija, generalna direkcija železnic in ministrstvo saobračaja ter Državni svet.

Tožba ministrstva saobračaja na kasacijsko sodišče.

Odpuščeni železničarji so bili zato primorani vlagati nove tožbe za pokojnine. Take tožbe so se pri sreskem sodišču v Ljubljani kopičile. Ko so bile razpisane nove razprave, je z ozirom na navedeno pravno mnenje Kontrole dohodkov vložilo lansko jesen ministrstvo saobračaja v smislu § 40 t. 2 civilnopravnega postopnika pri Stolu sedmice v Zagrebu kot kasacijskem sodišču predlog, da se postopanje v že pravomočni rešeni točki železničarja H. F. proti Državnemu zakladu izreče ničnim. Vse pravde železničarjev za priznanje pokojnine so bile radi gornjega predloga ministrstva saobračaja od lanskega oktobra naprej prekinjene. Ako bi Stol sedmice temu predlogu ministrstva saobračaja ugodil, bi bile seve vse že izrečene sodbje razveljavljene, ostale nerešene tožbe zavrnjene, s tem tudi pokojnine železničarjev, ki bi bili povrh tega obsojeni plačati vse ogromne stroške, ki so narasli v številnih pravnih.

Predlog ministrstva saobračaja zavrnjen.

Ta teden pa je prispel iz Zagreba odlok Stola sedmice, ki je sklenil: »Ne ugoditi se predlogu ministrstva saobračaja, da se izreče ničnim provedeni sodnijski postopek v slučaju c. II 445/31 sreskega sodišča v Ljubljani oz. Bc III 240/32 okrožnega kot prizivnega sodišča v Ljubljani, oz. Rv. 53/33 Stola sedmice odd. B kot revizijskega sodišča v Zagrebu.«

S tem je torej enkrat za vselej ugotovljeno, da spadajo vsi spori — tožbe železničarjev, ki niso nastav-

ljeni po določbah zakona o državnem prometnem oseblju, proti Državnemu zakladu pred redno sodišče, ne pa pred upravno oblast. V takih sporih odločajo edino neodvisna redna sodišča po civilnopravnem postopku.

Radi velike važnosti za vse železničarje, ki so dosegli s tem sklepom kasacijskega sodišča velikanški uspeh, navajamo dobesedno:

Razloge:

»Tožitelj Franc Hartberger ni bil državni uslužbenec, nego samo pogodbeni nastavljenec v delavnici državnih železnic v Mariboru. Njegovo razmerje do Državnega zaklada kot delodajalca ni bilo tedaj javnopravnega značaja, nego zgolj zasebnopravnega značaja. Do 20. marca 1920. leta veljala so radi tega za tako službeno razmerje določila delovnega reda za delavnice avstrijskih državnih železnic in pa provizijski statut za delavce navedenih železnic. Od 20. marca 1920 dalje je bil uveden v naši državi z odlokom ministrstva saobračaja št. 8663/20 začasni pravilnik za rokodelce in delavce v službi železniških direkcij. Vendar ni ta začasni pravilnik na takem zasebnopravnem službenem razmerju Franca Hartbergerja napram Državnemu zakladu ničesar spremenil in je železniška direkcija v Ljubljani dne 10. julija 1920 izrečno odredila še celo to, da imajo določila provizijskega zaklada in bolniške blagajne ostati še nadalje v veljavi. Za rešitev spora, ki je nastal med Francem Hartbergerjem na eni strani in Državnim zakladom na drugi strani, so bila radi tega pristojna zgolj redna sodišča in nikakor ne upravna oblastva (primerjaj § 1 grpp in § 1 zakona o ureditvi rednih sodišč). Predpogoji §a 40 alineja 2 grpp tedaj v pričujočem slučaju niso podani.«

Organizacija in delavski tisk

Železničarji naj ta članek dobro shranijo, ker nihče ne ve, če ga ne bo tudi on še rabil v sporu radi svojih pridobljenih pravic. Pri tej priliki pa je treba poudariti še dejstvo, da so se za prizadete železničarje in njihove pravice vsa leta neumorno borili naši časopisi in svobodne strokovne organizacije. »Ujedinjeni Železničar« si je z odločno borbo za železničarske pravice marsikje nakopal sovraštvo in celo preganjanje, vendar je vztrajal in nadaljuje borbo še danes v interesu vseh železničarjev. Tudi bivša strokovna organizacija »Ujedinjeni savez železničarjev« je najodločneje nastopala za pravice najnižjih. Nasprotno organizacije in ostala železničarska glasila so bila v tej borbi popolnoma indiferentna, da se ne bi zamerila delodajalcu in na železničarjih je, da končno spregledajo in da se zavedajo tudi svojih dolžnosti napram

onim, ki so jim stali vedno zvesto ob strani, vodili njihovo borbo ter jo tudi uspešno izvajali. Zato naj ne bo železničarja, ki ne bi bil naročnik edinega neodvisnega glasila želez-

ničarjev »Ujedinjenega Železničarja«. Z malenkostnim prispevkom podpira tako odločno borbo za zaščito pravic železničarjev in zaboljšanje njih položaja.

Spreglejte in štedite!

V zadnji številki Železničarja smo objavili daljši članek, kako preprečiti tožbe uslužbencev proti železniški upravi. Od več strani smo dobili izjave, da je naše stališče pravilno in da je v tem pravcu postopala in še danes postopa marsikatera železniška uprava, samo pri nas ni uvidevnosti, da bi se sporne zadeve res nepristransko reševale pred neodvisnimi forumi. Če danes pri odločujočih ne moremo doseči uvidevnosti v smislu našega predloga, pričakujemo vsaj to, da bi odločujoči upoštevali razsodbe pristojnih sodišč v posameznih slučajih in se ne spuščali v vedno nove tožbe, ako se gre za popolnoma enak primer, marveč bi sami od sebe tudi ostalim prizadetim dali one pravice, katere je posameznik že iztožil pred sodiščem. Ta postopek bi na eni strani zelo razbremenil administrativni in pravni oddelek pri železniški direkciji, razbremenil bi državno pravobranilstvo, istočasno pa bi se prihranili lepi stotisočaki na advokatskih stroških in stroški postopanja sodišč.

Izgleda, da bo zaman tudi ta navsvet, ker birokratizma, ko se enkrat spravi v tek, ni mogoče zastaviti, kaj šele spraviti ga v kak drug tir. Poglejmo samo tožbe za izplačilo difference železničarjem. Ko je bila prva tožba v vseh instancah dobljena in je sodišče prisodilo tožniku tudi pripadajoče obresti od celotne difference, bi vsak razsoden človek pričakoval, da bo železniška uprava sama od sebe s posebnim razpisom prizadetim delavcem priznala difference ter obresti, da se izogne nadaljnim tožbam. Zgodilo pa se je ravno nasprotno: Železniška uprava je neomajno vztrajala na svojem stališču, izpodbijala vse tožbe z mo-

tivacijo, da diferenca ne pripada in je izplačevala težke stotisočake za advokatske stroške.

Tudi sedaj teko proti železniški upravi tožbe: Na pr. tožba za izplačilo protizakonito odtegnjenih 10% od delavskih plač, tožbe za odškodnino vsled nepravčasno priznanje stalnosti delavcu. Še ta mesec, kakor smo zvedeli, bo vložena proti železniški upravi tožba za izplačilo odškodnine delavcu za nepodeljeni redni letni dopust. Ali ne bi bilo pravilno in v interesu železniške uprave, državnega erarja ter tudi prizadetih uslužbencev, če bi železniška uprava izjavila, da bo smatrala razsodbo v enem konkretnem primeru za obvezno tudi za vse ostale in da se bo po njej ravnala tudi za ostale. Tožba za 10 odst. teče in železniška uprava najbrže računa pri tem z zastarevanjem, češ, da bo sodnijska pot skozi vse instance trajala najmanj še pol leta. Z istim dejstvom morajo računati seveda tudi prizadeti delavci, ker se železniška uprava ne zgane in ne izda nikake okrožnice v zadevi 10 odst., marveč vztraja na stališču, da delavcem povračilo teh 10 odst. ne pripada. Vsled tega morajo tudi prizadeti delavci vlagati nadaljne tožbe, nastali bodo nepotrebni stroški, ki jih delavci niso zakrivali, marveč jih zakrivi uprava sama, ker sedaj trdovratno molči.

Ker je danes pri železniški upravi glavna direktiva »štednja«, naj bi železniška uprava začela izvajati štednjo tudi pri res nepotrebnih pravnih, naj bi upoštevala dosedanje izkušnje ter preprečila vlaganje nadaljnjih tožb s tem, da bi smatrala razsodbo sodišča v konkretnem primeru za obvezno tudi za vse ostale prizadete.

Novi eksperimenti z vlakospremnim osebjem

Rang gotovim ljudem na Direkciji in morda tudi par vlakospremnikom nikakor ne da miru. Že od leta 1928 dalje se je na vse načine pokušalo, da se rang ovrže odnosno prilagodi šolski izobrazbi, kar zlasti zastopa sedanji načelnik saobračalnega oddelka g. Deržič. Vlakospremnemu osebjem je vse doslej uspelo preprečiti te nakane in tudi po uveljavljanju novega zakona iz leta 1931, ki predvideva uvrstitev v čin v glavnem po šolski izobrazbi, je uvrstitev vlakospremnega osebja ostala še na stari podlagi, torej na strokovni izobrazbi in položenih izpiti.

Sedaj pa je saobračajni oddelek izdal novo okrožnico, — ki jo pričujemo med okrožnicami — ter odreja z njo nov način razvrstitve uslužbencev, kateremu je v glavnem podlaga šolska izobrazba. Okrožnica skuša sicer obvarovati sedanje stanje za vse one, ki imajo že položen vlakovodski izpit, vendar predvideva polno možnost, da se zapostavi osebje, ki ima samo strokovno izobrazbo na račun osebja s šolsko izobrazbo. Zlasti je to predvideno za vse one vlakospremnike, ki še niso položili vlakovodskega izpita in vsem tem bo pri sedanji praksi saobračalnega oddelka, ki želi čim več »šolanih« vlakospremnikov, onemogočeno, da bi prišli katerikoli do vlakovodskega mesta, marveč bodo ves čas obsojeni na zavoro. Kot krono vsemu vsebuje okrožnica še izrecno pooblastilo, da sme saobračajni oddelek v »posebnih primerih« odrediti tudi drugačno uvrstitev.

Upravičeno je ta okrožnica povzročila med vlakospremniki mnogo debate in tudi razburjenje vsled tolike neuvidevnosti uprave, ki hoče z glavo skozi zid, neoziraje se, da bo to morda škodilo službi in upravi sami.

Že opetovano smo v našem glasilu podčrtali zahtevo, da odločuj v odgovorni eksekutivni službi v prvi vrsti strokovna izobrazba. Kaj pomeni, če ima uslužbenec meščansko šolo, ali dovršeno gimnazijo, ali celo izpite na univerzi, v eksekutivni službi pri premiku, pri vožnji je navaden začetnik in vsa šolska izobrazba ga ne usposablja za pravilno spenjanje voz, odbijanje voz, izvršitev premika. Za vse to je potreba ne samo mesece, marveč celo leta praktičnega dela, da zadobi vlakospremnik zadostne izkušnje in rutino. Vsled tega je edino primerno, da se v eksekutivni službi pri podelitvi v službene razporede upošteva v prvi vrsti le strokovna izobrazba in položeni strokovni izpiti, ne pa šolska izobrazba, katero ima dotični vlakospremnik. Šolska izobrazba naj bo podlaga za uvrstitev v eno ali drugo kategorijo. Če izpolnjuje pogoje za zvanika I po šolski izobrazbi, naj bo zvanik I, če ima še višjo izobrazbo, naj bo činovnik, čim pa pride k vlakospremni službi, naj se ga dodeli v vrstni red točno po njegovem priходу k vlakospremni službi in položenem strokovnem izpitu in tam naj po vrsti napreduje. Če bo sposoben, bo položil nadaljne strokovne izpite, ina odprto pot naprej do vlakovodje, nikakor pa ne sme samo vsled šolske izobrazbe preskočiti morda sto prvovrstnih vlakospremnikov, ki šolske izobrazbe nimajo.

Dosedanjim apelom pridružujemo na naslov g. direktorja še sledeči nasvet:

Če hočete imeti res dobre vlakospremnike, če hočete da se bo vršila vlakospremna služba brez vseh nedostatkov, upoštevajte za dodelitev v razporede strokovno izobrazbo in položene izpite.

Izplačujte akontacije upokojujencem in vdovam

Lansko leto smo imeli več žalostnih slučajev, ko je železniška uprava doslužnim železničarjem ukinila nadaljno izplačevanje aktivnih prejemkov in so ostali železničarji po 30 in več letni službi prav brez vsega na cesti, čakajoč upokojitvene odloke. Šest mesecev, da celo osem mesecev so bili doma brez vsega, nikdo se ni briga za njih usodo, kako preživljajo svoje družine, kako plačujejo najemnine, kako se bodo preskrbeli za zimo. Odlokov ni bilo od nikjer, vse prošnje za akontacijo so bile zaman, ker zakon izplačila akontacij direktno ne predvideva, jih pa tudi ne prepoveduje. Ni bilo nobene oblasti, ki bi odobrila neke vrste predjem na pokojninske prejemke, katere mora uprava upokojujencem brezpogojno izplačati in prizadeti »upokojujenci brez pokojnin« so hodili po direkciji in okoli beograjskih instanc, da bi dosegli izplačilo onega, kar jim pripada. Tudi letos se zopet dogajajo slični slučaji, ki mečejo zelo slabo luč na upravno poslovanje, ker prizadeti uslužbenec ne more razumeti, kako je mogla uprava od njega zahtevati striktno izvajanje vseh predpisov in ga kaznovati, če se je le eno minuto zamudil, nasprotno pa uprava sama na drugi strani, ko se gre za pravice uslužbenca, lahko zavlačuje rešitev kar po cele mesece.

Nujno potrebno je, da železniško ministrstvo v sporazumu s finančnim ministrom izda navodilo glede izplačevanja predjemov za pokojnine za upokojene tudi za dotični čas, ko odlok o odmeri pokojnine še ni izdan. Za tak odlok ni prav nikake ovire, saj je finančno ministrstvo leta 1933. izdalo navodilo, da pripadajo pokojninski prejemki od prvega dne prihodnjega meseca po razrešitvi uslužbenca. Direkcija lahko takoj izračuna približno pokojnino dotičnega uslužbenca in bi lahko na uslužben-

čevo prošnjo za izplačilo predjema naplala, koliko bo najmanj znašala pokojnina uslužbenca in na podlagi tega obvestila bi finančna direkcija lahko že prihodnji mesec nakazala predjem in ne čakala mesece in mesece, dokler pride formalno rešenje. Za železniško upravo in finančno direkcijo ne nastane noben nov izdatek ali administrativno delo, uslužbencu pa bi bilo zelo pomagano, ker bi že takoj drugi mesec po upokojitvi dobil predjem.

Še bolj pa je utemeljena zahteva po izplačilu predjemov rodbini v slučaju smrti uslužbenca. Zakon sam predvideva, da se izplačuje rodbini umrlega uslužbenca, dokler se pokojnina ne odmeri, predjem v znesku ene tretjine vseh uslužbenčevih prejemkov, če je umrl kot aktiven, ali pa polovica, če je umrl kot upokojujenec. Žal ostane tudi ta določba večkrat le na papirju. Posebno so težko prizadete družine onih, ki so se v službi ponesrečili. Ravno ti bi morali uživati največje ugodnosti in največ uvidevnosti od strani železniške uprave, v resnici pa je ravno nasprotno. Po več mesecev traja, da dobi vdova nakazano pripadajočo pokojnino in imamo slučaj, ko vdova že sedem mesecev čaka brez vseh sredstev na predjem ter je navezana le na radodarnost znancev in souslužbencev njenega ponesrečenega moža, drugače bi morala naravnost od gladi umreti. Take slučaje moramo najodločneje grajati ter zahtevamo od pristojne oblasti, da nakaze prizadeti vdovi njeno pokojnino. Za bodoče pa naj da podrejenim instancam nalog, da v slučaju smrti uslužbenca ne čakajo na vloge in intervencije, marveč, da takoj same od sebe ukrenejo vse, da se zadosti odredbi § 156 zakona, ki točno predvideva, da se izplača družini umrlega predjem in da za to ni potreba nikakih vlog.

Delavci in letni dopust

Bili so časi, ko je vsak železničar redno letno izbral pripadajoči dopust. Kakor je tudi uživel vse pravice, ki so jih predvidevali razni zakoni in pravilniki. Po letu 1927., ko se je začela štednja, je ta štednja zadela prav vse železničarje, nastavljeni in delavce, aktivne in upokojene, vendar so morali nositi glavno breme štednje delavci. Ne samo znižanje plač, skrajšanje delovnega časa, brezplačni dopusti so bili posledica te štednje, delavstvo je tekom let skoraj popolnoma izgubilo vse pravice, med temi tudi redni letni dopust. Lansko in predlansko leto je načelnik delavcu, če je prošil za dopust, enostavno odgovoril, dobiš lahko brezplačni dopust, o plačanem dopustu ni govora, saj ni kredita niti za redne plače. Koncem lanskega leta je novi železniški minister sicer izdal posebno okrožnico glede odobravanja dopusta delavcem, v kateri predvideva za delavce enak postopek, kakor za nastavljenice, vendar iz okrožnice ne sledi, da mora delavec brezpogojno dobiti pripadajoči dopust.

Najnovejši napovedi iz Beograda niso ravno razveseljive za delavce.

Težka je ta napoved za delavce, ker pomeni za nje isti način zaposlitve in redukcij, kot je bil v veljavi preteklo leto, ker z dvanaajstinami krediti ne bodo povečani.

V takem položaju je težko pričakovati, da bo delavstvo na podlagi izdane okrožnice prišlo do pripadajočega mu dopusta, ker mu grozi tudi letošnje leto druge vrste dopust in to neplačani. Da se pri tem godi delavstvu leto za letom v nebovpijoča krivica, mislimo, da ni potreba dokazovati, ker je o tem prepričan že vsakdo. Žalostno je le to, da odločujoči ne ukrenejo korakov, da bi to krivico odpravili vsaj za bodoče in tako pokazali dobro voljo tudi za delavska vprašanja.

Nikdo ne more zameriti danes ubogemu progovnemu delavcu, ki je bil zadnja leta po cele mesece na brezplačnem dopustu in dobiva sedaj kot upokojujenec par sto dinarjev pokojnine, ki ne zadostuje niti za njega samega, če sedaj po upokojitvi išče pota, kako bi naknadno dobil odškodnino za neizrabljene pravice.

Na podlagi zadnjih dveh delavskih pravilnikov in v zvezi z obstoječo socialno zakonodajo je vsakemu stalnemu delavcu zagantiran pripadajoči letni dopust brez vsakih omejitev, saj predvideva delavski pravilnik v čl. 90 izrecno:

Stalni delavec ima pravico na letni dopust s pripadajočo dnevnicno za delovne dneve v tem času, in sicer do 10 let službe 10 dni, do 20 let službe 15 dni in preko 20 let 20 dni. Čas, kdaj delavec izkoristi dopust, odreja šef dotične edince.

Nikjer ni torej omejitve, da se da dopust le v kolikor služba dopušča, nadalje če to dopuščajo odobreni krediti, odnosno če to prija službenemu načelniku. Določbe pravilnika torej nikakor ni mogoče razlagati, da je dopust samo nekaka »pogojna« pravica, ki jo delavec lahko izrablji, ako so izpolnjeni gotovi predpogoji, marveč je jasno, da je delavski dopust zagantirana pravica, katere delodajalec ne sme kršiti ali jo osporavati. Če delavec tekom leta dopust zahteva, mu ga delodajalec mora odobriti, ako pa ga iz službenih zadržkov ne more odobriti, potem je delodajalec obvezan plačati delavcu za neizrabljen dopust odgovarjajočo denarno odškodnino.

Žal danes delavec, dokler je aktiven, te svoje pravice ne more iztožiti. Po upokojitvi pa seveda lahko zahteva odškodnino za nepodeljeni dopust in če mu železniška uprava te odškodnine ne izplača, se obrne na pristojno sodišče s svojim tožbenim zahtevkom.

Upajmo, da bo železniška uprava krenila na drugo pot, da si bo znala preskrbeti zadostne kredite za delavce in da bo vsaj v letu 1935. redno podelila dopust vsem stalnim delavcem ter preprečila neplačane dopuste.

All si že član delavskega glasbenega društva „Zarja“? Za železničarje je članarina le Din 2.— mesečno!

Odpoved službe delavcu

Delavski pravilnik je skrajno pomankljiv zlasti v določbah glede prestanka službe in dejansko ne predvideva nikakega obveznega odpovednega roka, katerega bi morala železniška uprava držati. Predvideva edino odpovedni rok za časne delavce in to obojestransko sedemdnevni, medtem ko predvideva za stalnega delavca odpovedni rok samo enostransko in to 14 dnevni za delavca, za železniško upravo pa ne predvideva nikakega odpovednega roka. Vsled tega je delavski pravilnik v kontradikciji z obstoječim splošnim zakonom, nadalje z obrtnim zakonom, ki vsi predvidevalo, da so obojestransko obvezni enaki odpovedni roki.

Vsled te nejasnosti delavskega pravilnika trpi edino delavec, ki ne more prekiniti službene razmerje z odpovedjo, ne da bi izgubil pravico na pokojnino. Železniška uprava pa ni vezana na kak odpovedni rok, marveč smatra, da prestane delavcu službo, čim nastopi eden izmed slučajev, navedenih v čl. 32, na pr. z dnem, ko dovrši delavec 60. leto starosti ali z dnem, ko poteče 6mesečno bolovanje. Železniška uprava se malo zanima, na kateri dan pade prestanek službe delavcu in v koliko je delavec vsled nepravčasne razrešitve oškodovan.

Delavec, ki je rojen na pr. 2. junija, izpolni 60. leto starosti s tem dnem ter ga

železniška uprava odpusti z 2. junijem iz službe. Odmeri mu pokojnino, katere pa mu pripada še le od 1. julija dalje, ker pripada po delavskem pravilniku pokojnina še le od prihodnjega prvega in za cel mesec junij ne dobi ne plače in ne pokojnine. Enako je prizadet delavec, ki se nahaja v bolniškem staležu. Železniška uprava se ne zanima, na kateri dan bo potekel šestmesečni bolniški rok, marveč ga enostavno s potekom tega roka odpusti, pa čeprav pade potek tega roka na prvega v mesecu. V takem slučaju izgubi delavec za cel mesec pokojnino.

To postopanje je potreba na vsak način revidirati in je dolžnost železniške uprave, da se pravočasno pobriga in delavca razreši vedno zadnjega v mesecu, da ima od prvega dalje že pravico do pokojnine. Vsled takega postopanja ne bo imela železniška uprava nikake zgube, delavcu pa bo mnogo pomagano, ker bo prišel takoj do svoje pokojnine, ki je itak malenkostna. Če je za nastavljenca preskrbljeno, da mu pripadejo aktivni prejemki do konca meseca, s prvim pa mu že pripada pokojnina, naj bodo gospodje pri direkciji vsaj toliko uvidni, da tudi delavcu omogočijo, da bo do konca meseca dobil plačo, od prvega dalje pa že pokojnino.

Na nova pregnuća!

Borba za parlamentarni prestiž u našoj zemlji okončana je. Radničkih predstavnika u novome parlamentu nema. Mnogo nade, koje smo vezali za njihov uspjeh, ne će se ostvariti. Svu težinu i veličinu brige za našu svagdašnjicu imamo da ponesemo sami. Uzda se u se i u svoje kljuse.

Položaj sviju željezničara je neizrecivo težak. Nezna se tko pati više: da li radnici ili imenovano osoblje, da li radionice ili kancelarije, da li pruga ili pak vuča? Iscrpljenost i neimaština snalazi redom sve. Pogledajte ih samo kako su im obrazi uvenuli i kako su pohabani! I pored toga oni mirno, savjesno i marljivo vrše svoju dužnost. — Ne bune se, ne protestiraju. — Zašto? To nije točno! I stoičnost, kojom se podnoše teškoće, znači protest. — Ona je u suštini protest, to je negodovanje, što se njihovim teškim prilikama ne posvećuje veća pažnja i što se ništa ne čini, da ih se poboljša. To je protest onih, koji izgubiše nadu u bolje; to je protest onih, koji vapaju ne nadojše na odjek.

Stoičizam željezničara dosegao je najvišu točku, koju se može podnijeti. Tražiti od njih još više značilo bi napinjati luk, koji će svakog časa da pukne. To bi se moralo katastrofalno odraziti kao na željezničare tako i na željeznicu. Sudbina njihova usko je povezana. Željezničarima se mora pomoći! Njihov moralni i materijalni položaj mora se izmijeniti na bolje. Mora se nastojati, da željezničari opet postanu obezbijedjen stalež, jer samo takav može profesionalno i društveno biti koristan. Mora da se zna: Pored sviju napora, da se saobraćaj u svakom pogledu sredi i poboljša, to ne će uspjeti, ako se upored ne poboljša i životne prilike saobraćaja.

Gdje je pomoć najhitnija? Teško je to odrediti. — Svima je već dostiglo. Posmatrajući željezničare po kategorijama: njihov fizički izgled, njihova odjeća i njihova raspoloženja, prvi bi po redu bili radnici. Godinama radili su skraćeno i sa smanjenom zaradom, a to ih je posve iscrpjelo. Od ovih ponajviše su stradali oni, koje se darivalo »besplatnim dopustima«. Na čelu im stoje pružni radnici. Dok je nekada biti pružni radnik značilo biti prvi u selu, unatrag nekoliko godina ti radnici su posve izjednačeni sa ubogarima. Neimanjem zarade njihove životne prilike postale su najteže. Mnogi od njih, ma da posjeduju legitimaciju »stalnog« željezničarskog radnika, bio je prisiljen da traži milostinju samo da preživi. Za ovima dolaze radionički i ložionički radnici, koji su isto iscrpljeni.

Što treba učiniti, pa da se položaj radnika poboljša? Ništa drugo već to: osigurati dovoljne kredite za intenzivno uposlenje! Neka se započne sa temeljitom popravkom pruga, vagona, lokomotiva i t. d. Neka se počne raditi stalno, bez skraćivanja i zadržavanja, neka se povrati vjera, da će se Pravilnikom predviđeno pravo na rad i zaradu poštivati. Neka to bude trajna mjera, da bi se trajno znalo, koliko se smije i može rezati kruha, koliko se djece može slati u školu, što se može dati na njihovo izdržavanje i t. d. Neka se zajamči trajnost punog uposlenja! Barem to — za povišicu plaće, ili bolje reći za povratak starih plaća, plediramo sa strepnjom. Izgleda nam nedokučivom nadom, ma da se bez vraćanja na stare zarade ne može zadovoljiti sve životne potrebe, a niti postati toliko željen konzument robe, koje imade u preobilju. Puno uposlenje i povraćene stare zarade značilo bi poboljšanje u užem i u širem smislu.

Pored povišenja potrebno je hit-

no sprovesti i rasterećenje radničkih zarada. Kod toga mislimo na **Penzioni fond i plaćanje prinosa unatrag**. Već smo mnogo puta naglasili i opet naglašujemo: radnici nisu krivi, što se sa plaćanjem prinosa u fond zaostalo! — Tome je kriva željeznička uprava, koja je tek 1931. god. pristupila izradbi Pravilnika, a ne radnici, koji su zahtjev za stalnim regulisanjem svojeg položaja istakli još god. 1919. Sve zaostale prinose trebala bi da podmiri željeznica, a radnike da se od toga plaćanja oslobodi. Isto tako sve željezničare treba osloboditi od plaćanja **nedobrovoljnih prinosa za razna udruženja i zadruge**.

Prekaran je položaj i radnikapenzionera. Dok su na jednoj strani prinosi, koji se plaćaju u fond, vrlo visoki i teško podnosivi, primanja iz fonda su tako minimalna, da ne obezbijeduju ni najnužnije. Mnogi iznemogli radnik brani se penzije do zadnjega časa, jer zna, da će s njome samo gladovati. Dok bi u normalnim prilikama sticanje prava na penziju i odlazak u pokoj trebalo da predstavlja težnju svakog ostarjelog i iznemoglog radnika, u sadanjim prilikama se od penzije bježi i smatra više kaznom nego blagodat. Penzije treba povišiti i to na taj način, da se i radničkim penzionerima prizna pravo na skuparinski dodatak. Tek sa tim dodatkom radničke penzije bi dostigle onaj osnov, koji je garantovan imenovanom osoblju i svim ostalim državnim službenicima.

Imenovano osoblje isto taru razne nevolje. O njihovim platama ne ćemo govoriti na široko. Da ne došiju potreban minimum za uređan život to službenici znadu vrlo dobro. To se vidi i na njima. Trebali bi biti uredno i dobro odjeveni. — Pogledajte ih! Malo je njih, koji to jesu. Dobra strana njihovih plata jest, što im je stalna i što nisu u tolikoj mjeri izvrgnuti »besplatnim dopustima«. — Ali pogledajmo si radno vrijeme imenovanog osoblja. Ono je posve neuredjeno, bez mjere. O 8 satnom radnom vremenu neima ni riječi; ono traje po 10 pa i 12 sati! Zar nije osoblje time oštećeno i materijalno? I te koliko! Uzmimo nadalje unapredjenja imenovanog osoblja. Ona se šive ne vrše strogo automatski. Sve su brojnije žalbe u bitnim pravima, a to isto službenike pogadjala i materijalno. I te koliko ih pogadjala. I ako su plate isplaćivane redovno svakomjesečno, one su faktično smanjene uvećanim naporima.

Položaj željezničkog osoblja sili na razmišljanje, traži od željezničara, da se zadube nad svojom sutrašnjicom. On je toliko nepovoljan, da bi bilo grijeh prema njima i željeznici, ako bi se preko te činjenice prešlo neobzirno. Ne zavaravajte se bezbojnošću slike: pa nitko se nigdje ne buni, u toj krizi i nevolji i tako je dobro! Ne, ne! To je pogrešno! U dubini klije bijeda, a s njom i nezadovoljstvo, koje ne može uroditi dobrin.

Željezničari! Sa najniže točke, na koju ste spali, započnite sa usponom! Odbacite od sebe letargičan san gladnoga i iznurenog, probudite se i krenite na nova pregnuća! Počnite živim radom na organizovanju samopomoći, a istovremeno radom za postignuće boljih radnih i plaćevnih prilika. Nije istina da se u sadanjim prilikama ne može ništa postići! — Ne može onaj, koji ništa ne traži, koji se ne bori, a onaj, koji u svim zgodama zna i cijeni svoju vrijednost, bude i priznat kao faktor, njemu se izlazi u susret. Podjite na nova pregnuća — u borbu za bolji život!

raznih riješenja i odobrenja i t. d. Sve to iznešeno je suhoparno, bez ikakvih komentara i bez objašnjenja, zašto su poneke odluke donešene i kakve će posljedice izazvati njihovo zabacivanje. Kad čovjek prodje te okružnice, odobrenja i odluke stiže utisak, da je sastavljačima izvještaja bilo mnogo stalo, da pred skupštinu iznesu čim veći kvantum raznih činjenica, ne upuštajući se kod toga u ocenjivanje i njihove kvalitativne vrednosti. Ta je, kao što rekospo, ispod prosječnosti. Upravo je šteta tolikog papira, kad se na nju nije metnulo nešto savršenijeg.

Prvo što izaziva kritičko raspoloženje prema centralnom vodstvu Bolesničkog fonda jest **odobranje zajma Udruženju nacionalnih željezničara** od 2 i pol miliona dinara. — Kad se zna, da Bolesnički fond teško udovoljava svojim obavezama i da sve svoje prilode troši iz ruku u usta, onda je to podjeljivanje zajma jedno oštećenje članova, koje će oni dugo osjećati. U današnjim teškim finansijskim prilikama to je jedna nedopuštena radnja, a mogla se izvršiti samo u pomanjkanju osjećaja odgovornosti.

Centralnoj upravi Bolesničkog fonda je mnogo stalo, da dobije dozvolu za otvaranje vlastitih apoteka. Kod toga ona ne pokazuje ni malo sklonosti, da izvrši neku kooperaciju sa apotekama mjesnih organa SUZOR-a, koje već postoje, a što bi bilo daleko bolje i jeftinije od instaliranja vlastitih apoteka. Izbjegavanje kooperacije sa ostalim institucijama bolesničkog osiguranja provodi se upravo tendenciozno, ma da bi takva u mnogo slučajeva značila za Bolesnički fond jedan veliki plus. Spomenuti ćemo samo **gradnju sanatorija**. — Dosadnja iskustva neosporno dokazuju, da rasparčano sredstava za gradnju sanatorija znači isto što i onemogućavanje gradnje, a ako se ipak gradi, onda se režiće oko izdržavanja povisuju do neodrživosti. Mjesto da se sredstva iskorističu za liječenje bolesnih, njih upropašćuju visoke gradjevine glavnice i visoki troškovi izdržavanja malih zgrada. Kooperacija svih ustanova osiguranja za bolest nameće se kao jedna hitna potreba, a centralna uprava bježi od nje. Nimalo pametno a ni korisno.

Još nešto bude u oči iz toga izvještaja. I ako je osoblje, koje u Bolesničkom fondovima radi, regulisano po željeznici, od nje plaćeno i njoj odgovorno, ono, ipak, naplaćuje zamašne dnevne iz sredstva fonda. Kod toga čine se kombinacije korisnog sa ugodnim: gg. upravni aranžiraju česte konferencije u raznim banjama, koje traju po nekoliko dana, sa dnevnicama od po 150 i 130 dinara. Uz te dnevnicke, ko je se is-

plaćuju iz sredstava Fonda, odobravaju se još zamašne svote za razne druge nagrade, ma da je radeće osoblje plaćeno od željeznice, i ma da se ono u nijednom slučaju ne mora podvrgavati nekoj disciplinskoj ili inoj odgovornosti Bolesničkom fondu, već isključivo željeznici. To je jedan paradoks, stvoren dosadanjim sistemom upravljanja fondom. To je posljedica sistema samouprave. Slično je i sa plaćanjem lekara. U dio njihove nagrade računa se i besplatna željeznička karta, koju im stavlja na raspolaganje željeznička uprava. Tim kartama, koje kod nekih lekara predstavljaju sav honorar, koji za usluge fondu dobivaju, liječnici su faktično vezani za željeznicu, a ne za Bolesnički fond. Da to nije dobro ni zdravo, razumljivo je svakome, samo ne dosadanjim upravljačima.

Nedoraslost za funkciju upravljača fondom sastavljači izvještaja dokazali su svojim opaskama oko izradbe nove Naredbe o osiguranju državno-saobraćajnog osoblja, koja traje već nekoliko godina, a da se još nikud nije stiglo. Nakon već od življenih raznih odbora izabrani su opet novi, koji će da »studiraju«, da se »načelno« saglasuju i nesaglasuju, i — beru dnevnicke. O onome što bi u novoj Uredbi trebalo da bude bitno: izgradba pune i stvarne samouprave, o tome izvještaji ne kažu ni riječi. Vjerojatna je njihova namjera, da se u dosadanje principe samouprave ne dira: nadzor nad radom fonda treba i dalje da ostane u rukama g. ministra saobraćaja. To je za gg. upravljače najkomotnije i najpogodnije. Oni su namještenici toga g. ministra pa žele, da samo njemu budu odgovorni. Što će to imati štetne posljedice po dalnju izgradnju osiguranja željezničara, za to njih glava ne boli.

Iznajmljena bolnica na Dedinju predstavlja poglavlje za sebe. Najam važi 10 godina uz najamninu od 4 miliona dinara. Pored najamnine otiče će stotine hiljada na inventar i razne druge izdatke, da bi — kad prodje 10 godina — opet bili bez bolnice. Za sada uprava taj svoj postupak opravdava raznim predviđanjima, koja će biti demantovana kad prodje vrijeme najma. Tada će se vidjeti, da je najam to bolnice izvršena sanacija njenih vlasnika i ništa više.

Kad se izvještaj ovako kritički razmotri dolazi se do objašnjenja mnogih nedaća, koje snalaze bolesne i ponesrećene željezničare, kad traže pomoć od fonda. Ako se u probleme osiguranja željezničara ne ulazi sa potrebnim znanjem i poznavanjem, oni ostaju nerešeni ili slabo rešeni, a štetu od toga trpe željezničari. Na sve to mi ćemo još ukazati u narednom broju.

Skupština naše konzumne zadruge v Zagrebu

Ova skupština održana je u nedjelju 12. maja o. g. Istoj je prisustvovao relativno mali broj članova. U naznačeno vrijeme bilo je na okupu tek njih nekolikoina, unatoč činjenice, što su učesnici za prisustvovanje plaćeni, t. j. dobivaju dnevnicke. Tek kasnije, pošto je skupština već odmakla radom, počeli su pridolaziti delegati u većem broju, ali za sam rad skupštine nisu pokazivali nikakvog interesa. To je i razumljivo! I ova skupština, poput ranijih, nije pružila nikakvih interesantnosti: bilo je svakakve kritike, ali koja korist od toga, kad se već unapred zna, da će i onako ostati sve pri starom. Zadržana roba je djelomično bolja, ali je ipak jednako skupa kao i kod privatnih trgovaca. To pak članovima neide nikako u glavu: to je zadržava, sa raznim pogodnostima, radi bez dobika, pa ipak nikakve razlike između cijena ovdje i ondje. — Vodstvo zadruge uvidja i samo tu anomaliju, pa se zato mnogo napuhava sa razlikom cijena u Gračacu, tvrdeći, da su tu zadržane cijene daleko niže od onih privatnim trgovinama. Zaista članovi u Gračacu osjećaju prednost zadruge, no vodstvo mora znati, da tu prednost žele imati svi članovi zadruge! Upravni odbor zadruge teško je gubiv. U studiju problema, koje bi zadržava sa svojim poslovanjem trebala da riješi, on

se uopće ne upušta. Njega vrijeme nosi. On ne nalazi korisnim, da se na pr. srijemska roba kupi neposredno u Srijemu, a dalmatinsko ulje u Dalmaciji, iz prve ruke, već je kupuje od prekupaca, dakle skuplje nego bi trebalo. Na prigovore i predloge skupština uprava se malo obazire. Njihova je dužnost da »glasaju«, a ostalo je stvar posebnih sila. Po običaju održa se dan ranije predkonferencija u »Udruženju«, koje daje direktive za koja će se glasati. Delegati su tu da glasaju i potom prime dnevnicke, a ne i da ih se sluša. Divni sljedbenici Roždsterških pionira.

Za žaliti je, što je tako i što neima izgleda, da će se stvari popraviti. Zadržane skupštine — koliko god ih je održano — nisu pokazale doraslosti za to. — U prvom redu krivicom vodstva, koje namjerno izbjegava riješavanje problema, koji se samim sobom nameću. Zadržava je, istina, iskazala višak od preko milion dinara, nu skupština se nije upustila u ocenjivanje, da li je to dobro ili ne. Isto tako prešlo se preko činjenice, što — radi visokih cijena roba — počinje članstvo zadruge opadati. Za postojanje upravni odbor je važno da se diskutira čim manje, da promjena bude čim manja. Dokgod će tako biti, zadržava ne će odgovarati svrsi. To treba da se zna! Sk.

Tako se ne suzbija nuz-zaposlenost

Generalna direkcija izdala je raspis, kojim se službenicima i radnicima, pod prijetnjom kaznenih sankcija, u njihovom slobodnom vremenu zabranjuje svako privredjivanje za račun privatnih stranaka, ako za to privredjivanje neimaju predhodnog odobrenja pretpostavljenih.

Taj raspis, kolikogod nam izgleda suvišnim, vrlo je karakterističan i daje nam povoda nešto opširnijem komentaru. Prije svega mora da se zna, da tih nuz-zanimanja imade vrlo malo. Ne bi bili objektivni ako bi ustvrdili, da ih neima radi toga, što ih željezničari otklanjaju, već prosto radi toga, što službenici i radnici, nakon duge službe i teškog rada, neimaju nikakve fizičke mogućnosti, da se još nekog nuz-posla prime. Kad bi to i htjeli, oni ne mogu.

Kod izdavanja raspisa Generalna direkcija je sigurno imala namjeru, da svako nuz-privredjivanje spriječi; bilo da time očuva željezničarsku radnu snagu isključivo za sebe bilo da kontrolom nuz-zanimanja spriječi, da željezničari ne bi konku-

risali privatnim radnicima i obrtnicima. Ako nuz-zanimanje ipak imade, onda Generalna direkcija mora da zna, da se ona ovakvim raspisima ne će i ne mogu ukloniti. Uzročnik tih nuz-zanimanja nije u namjeri, da se ignorišu službeni propisi, već u **ekonomskoj nuždi!** Predstavite si jednog kočničara, pružnog radnika ili pak kojeg kvalifikovanog radnika, koji zaradjuje svega 5 do 6 stotina dinara mjesečno, a kod kuće žena sa troje djece: zar on može da preživi na »čestiti« način? I ako si taj nadje nuz-zaradu — što je malo vjerojatno — zar mu se uopće smije zamjeriti?!

I mi se slažemo s time, da se svako nuz-zaradivanje mora onemogućiti, nu za postići to nisu dovoljne samo neke stroge administrativne mjere. Kao jedino moguće i efikasno sredstvo za to jest: **osigurati svim željezničarima zarade, sa kojima će im biti obezbijedjena dostojna egzistencija!** Da to ne može biti postignuto sa 5 do 6 stotina dinara mjesečno, samo po sebi je razumljivo.

Posle glavne skupštine bolesničkog fonda u Beogradu

Pred nama je »Godišnji izvještaj« o radu Bolesničkog fonda držav. saobraćajnog osoblja za god. 1934.-35., podnešen nedavno održanoj godišnjoj skupštini u Beogradu. Nakon kratkog listanja tog izvještaja stiže se uvjerenje o velikoj površnosti, sa kojom njegovi sastavljači pristupaju ri-

ješavanju problema, koji se u današnjim prilikama nameću radničkom osiguranju uopće, a osiguranju saobraćajnog osoblja napose. Izvještaj, mjesto da studijalno ulazi u sve probleme, koji se u toj općoj krizi ispoljavaju, iznosi pred nas jednu masu odobrenih i neodobrenih samoupravnih odluka,

Najhitnije potrebe železniških radnika

Prigodom boravka u Zagrebu g. Vujića, ministra saobraćaja, podnjeli su mu vidjeni radnici zagrebačke radionice: Kmet, Pečnik, Flaišer i Brlić opširnu predstavku, kojom se g. ministra upozorilo na najhitnije potrebe radioničkih radnika. U predstavi se među inim kaže:

»Do mj. aprila 1927. bili su železnički radnici obezbijedjeni u toliko, da su bili u stanju izdržavati bar donekle svoju porodicu i sebe. Nakon toga njihov položaj počeo se stalno pogoršavati na taj način, da im se najprije smanjilo nadnice od oko 10 do 35%. Zatim je došlo smanjenje radnog vremena od 8 na 6 sati dnevno, koje se za kratko vrijeme normalizovalo na 8 sati, ali se snizilo satnu zaradu za 10% po drugu putu. Pored toga ključ premija, koji je prije bio Din 8.10 po satu od ušteđenog vremena, danas iznosi Din 4.70. Konačno napominjemo, da je sniženje radnog vremena uslijedilo za oko 70 posto.

Nakon napred izloženih pogoršanja materijalnog stanja železničkih

radnika izdat je od strane prijašnjeg g. ministra saobraćaja Radičevića Pravilnik o radnicima, koji je sankcionisao sve dotadanje redukcije i donio nove, među kojima je radnike najviše pogodila ona odredba, kojom se odredilo, da radnici moraju plaćati zaostatak prinosa penzionog fonda tako, da pored redovitog prinosa, koji iznosi Din 63.— mjesečno, moraju platiti i zaostatak, koji kod starijih radnika doseže sumu do 28.000 dinara. Donošenjem novog radničkog Pravilnika određene su osnovne nadnice po stepenima, a ukinut je sistem satnina, te je propisana i uvećana dnevica, do najviše 50%, čiji prosjek za svaku budžetsku godinu propisuje Generalna direkcija, no nažalost ta se odredba do danas još nije provela u život.

Još neima znakova, da je ova predstavka uzeta u povoljan postupak, svakako postoji ali činjenica, da njeno povoljno riješenje ne bi značilo korist samo za radništvo, nego i za željeznicu, jer kroz zadovoljne željezničare diže se i njena vrijednost.

Zanimivosti za železničarje

Zvezarji in bolniški fond

Železničarji na progi se sprašujejo, kaj je z volinimi ljubljani zvezarjev, ki so obljubili prav vse, kar si je kdo požel, samo, da bi dobili njegov glas.

Vsem tem, ki sprašujejo, sporočamo, da so većino obljub zvezarji že pred skupščino in na dan skupščine prekalili, dvignili pa so zato tem večji krik, da bodo izplačevali bolnim delavcem 100% hranarino. Vsa prejšnja leta so vpili, da so edina ovira zvezarji, ki imajo v ljubljanski direkciji većino. Letos je tudi ta ovira odpadla, a izgleda, da bo ostalo vse pri zvezarski obljubi, ker zvezarji se striktno ravna po pregovoru: »obljubiti in dati je preveč«. Saj

ne bi bili zvezarji, če bi drugače ravnali. Lep članek so napisali na naslov bivših zvezarjev po skupščini bolniškega fonda, da so zakrili svoj umik in izdajstvo, ki so ga zagrešili s tem, da so preklicavali predlog za predlogom. Dali so članku naslov: »Utopljenec utopljenicu pomagati ne more.« Mislili so pri tem na svoje zmagoslavne brate v ostalih direkcijah, ki so imeli skozi vsa leta većino v bolniškem fondu in tem »utopljenec« se je pridružil še nov »utopljenec« — zvezarji iz ljubljanske direkcije, — a od bratovščine utopljenec železničar ne more pričakovati uspehov, marveč samo razkrajanje.

Važna ugotovitev „Glasnika železničara i brodar“

»Naše je udruženje sindikat«, so napisali v svojem časopisu dne 15. maja 1935 pod odgovornim uredništvom študenta filozofije g. Rakočevića! Sedaj res lahko ugotovimo, da zvezarsko udruženje ni zastoj obstojalo dolga leta pred osvobođenjem in sedaj 17 let v slobodni Jugoslaviji, saj so po vsem tem času le prišli do spoznanja, da bi bilo prav, če bi se njihovo društvo prelevilo v »sindikata« — (obstoja različni »sindikati« in niso povedali, kakšen sindikat naj bo zvezarsko društvo). — Železničarje

veseli to samopripriznanje zvezarjev, ki s tem priznavajo, da so bili doslej vse drugo, samo ne borbeno organizacija, ki bi zastopala interese železničarskih mas. Je pač udobnejše in varnejše klečepaziti, pri tem se lahko dobi zlate ovratnike in visoke položaje brez šolske izobrazbe, v borbi pa se lahko dobi tudi udarce, ker ni sigurno, kdo bo v borbi zmagovalec.

O delovanju najmlajšega »sindikata« bomo od časa do časa poročali.

Zvezarji zabeležujejo uspehe

Kje? Kje drugje, kakor v bolniškem fondu! Komaj so dobro prevzeli ljubljansko upravo v svoje roke, že so dosegli zaviden uspeh v pogledu zdravljenja v kopaljščih in zdraviliščih. Pod staro upravo, dokler so bili v upravnem odboru ti preklicani zvezarji, je dobil železničar odobreno zdravljenje v toplicah, kamor je šel brez vseh skrbi, bolniški fond je poravnal upravi kopaljšča vse stroške in ono diferenco, katera je odpadla na železničarja, je plačal nato bolniškemu fondu v več zaporednih mesečnih obrokih. Tako je bilo zdravljenje železničarjev omogočeno. Sedaj pa, ko gospodarijo v fondu zvezarji,

odobrijo zdravljenje v toplicah, a ubogi železničar mora v naprej pred nastopom zdravljenja zbrati skupaj celoten znesek, kolikor odpade na njega, ker drugače dobi zdravljenje samo na papirju. Tako je zdravljenje vsem revnejšim slojem in teh je na železnici nad 80 odst., onemogočeno. Morda pa se bo vsled tega novega načina odobranja zdravljenja v toplicah dvignil promet pri zvezarski kreditni zadruzi, kamor se bodo bolni železničarji obračali za odobritev posojila, da bodo šli lahko v toplice?

Pa naj kdo reče, da zvezarji ne dosega uspehov!

Naš „Vozovodja“ se zelo lepo razvija

Preko Donave in Save je tudi v dravsko banovino prišel službeni organ strokovnega društva voznega osoblja, s katerim so zelo zadovoljni naši vlakospremniki. Izpolnili je globoko vrzel, ki je doslej zevala v našem strokovnem tisku in se sedaj lahko obravnavajo vsa vprašanja vlakospremnega osoblja na popolnoma strokovni podlagi in se bo kmalu uresničil Prešernov izrek: »da vremena Kranjcem bodo se zjasnila. Tako so vsaj računali oni vlakospremniki, ki so čez noč prisledali v kategorijsko društvo iz ene in druge organizacije, sedaj pa že povežajo glave, češ: »tudi ta nas rešil ne bo«. Mesto strokovne hrane, odločne kritike in zahtev prinaša ta naš ljub »Vozovodja« vse kaj drugega, samo kritike ter žigosanja krivic ni.

Vse jim prav pride

Našim zvezarjem namreč, ki hočejo veljati za edine predstavnike železničarjev, daj si jih železničarji ne marajo in so le pri siljeni organizaciji v njihovih vrstah, boječ se preganjanj in šikan, ako bi odpovedali plačevanje članarine. Za Din 6.— ali 10.— si tako kupijo mir, zveza pa seveda lahko vpije na vse grlo o svojih 35 tisoč članih. Poznavalci razmer na železnici seveda dobro vedo, da upravi z zvezarsko organizacijo ni treba računati kot z nasprotnikom in se zato ne čudijo, če uprava to organizacijo na najrazličnejše načine podpira.

Pretekli teden so praznovali železničarji v Srbiji svojo slavo kot spomin na podražavljenje železnic v Srbiji. Praznovanje te železničarske slave se je preneslo tudi v ljubljansko direkcijo in je sedaj v Ljubljani običaj, da jo slave dopoldne s predavanjem, popoldne pa z veselico v St. Vidu. Letos je obstojal baže med »odobrenimi« organizaci-

jami in društvu dogovor, da naj bo ta slava nepolitična, da se udeležijo železničarji, neoziraje se na pripadnost k tej ali drugi organizaciji in da se zato proslava ne sme uporabljati v reklamne svrhe. Pa zvezarji ne bi bili zvezarji, če bi se tega dogovora držali. Letos imajo kot običajno zopet drugo predsednika in ta novi predsednik je porabil priliko, da je pred raznimi zastopniki oblasti podčrtal vsemogočnost 35.000-članske zvezarske armade, v kateri je edini spas za železničarje.

Začuden so se spogledali predstavniki drugih organizacij, ali so prišli delati staž z zvezarjem odnosno na zvezarsko slavo in ne na skupno prireditve. Narodni pregovor pravi, da po slabi družbi rada glava boli. Predstavniki organizacij, prepričane se preje, s kom se družite in v bodoče ne bodete več naselili, da bi poveljevali zvezarsko moč.

Železničarski sestanki

Železničarski sestanek v Zagorju

se vrši v nedeljo, dne 16. junija ob 9. uri dopoldne v prostorih g. Hočevar v Zagorju z dnevnim redom:

Položaj aktivnih in upokojenih železničarjev ter ukrepi za zboljšanje istega.

Vabljeni vsi službe prosti železničarji — nastavljeni in delavci, kakor tudi upokojenci, da se tega sestanka udeležijo.

Staroupokojenci in rentniki

sklicujejo v Ljubljani v dvorani pri Levu na Gospodarski cesti v petek, dne 21. junija ob 4. uri popoldne sestanek s sledečim dnevnim redom:

Iz okrožnic

Nov rang za vlakospremno osoblje

Saobraćajni oddelek direkcije je izdal pod štev. 5662/II-35 nova navodila za uvrščanje vlakospremnikov v službeni rasporede, ki veljajo od 1. junija 1935 dalje. Ker je ta okrožnica važna, jo objavljamo v celoti, komentar k njej pa objavljamo posebej.

Vlakospremno osoblje se deli na

- Vlakovodja potniških vlakov.
- Vlakovodja tovornih vlakov.
- Manipulant.
- Konduktar.
- Kočničar.

2. Na mesta v rasporedih se dodeljuje osoblje po »Seznamu vlakospremnikov«, ki ga sestavljajo domovne stanice tako, da uvrstijo uslužbenca z odgovarjajoćimi izpiti v vrstnem redu, kakor so navedeni pod t. 1.

Uslužbenici z istim izpiti se razvrstijo v štiri skupine in sicer se vpišejo:

a) kot prvi činovniki in čin. pripravnik § 47 st. 1, dalje uslužbenici s šolsko izobrazbo po § 47 st. 1 in uslužbenici s predpogoji po § 9 zakona o državnem prometnem osoblju;

b) kot naslednji zvaniki I, uslužbenici z izpolnjenimi pogoji po § 11 z. o. d. p. o. in dnevničarji za zvanika I.

c) dalje zvaniki II, uslužbenici z izpolnjenimi pogoji po § 12 z. o. d. pr. o. in dnevničarji za zvanika II;

č) kot zadnji služitelji.

3. Med vlakospremniki z istim predpogojem se uvrstijo v »Seznam vlakospremnikov« kot prvi oni, ki imajo že najdalje časa strokovni izpit za dotično službo. Ta čas se računa po koledarskih letih (mesece) in dnevi se ne štejejo) in imajo med vlakospremniki, ki so izpit položili v istem koledarskem letu, oni prednost, ki so višji po činu v smislu § 110 zakona o državnem prometnem osoblju.

4. V višje vrste službe se smejo uvrstiti po vrstnem redu seznama vlakospremnikov uslužbenici s predpisanimi izpiti šele, ko so bili stalno zaposleni v predloži nižji stopnji službe, in sicer oni, ki so navedeni pod t. 2 a, najmanje eno leto, oni pod točko 2 b najmanje dve leti in uslužbenici, navedeni pod točko 2 c najmanje tri leta.

V stalno zaposlitev se šteje služba, če traja najmanje 6 mesecv in se ne prekine za več kot eno leto.

5. V načelu ostanejo vlakospremniki, ki so že položili izpit za vlakovodjo, v zvezi novim določbam glede uvrstitve, v dosedanjih rasporedih s sledećimi izjemami:

a) činovniki § 47 st. 1 zakona o državnem prometnem osoblju se uvrstijo v rasporede kot vlakovodje, ako jim mesto pritiče po seznamu vlakospremnikov in so izpolnili pogoje točke 4.

b) Vlakospremniki, ki so že položili vlakovodski izpit, se smejo izločiti iz rasporeda le, če se zmanjša število osoblja v dotičnem rasporedu ali če nastopi primer točke 5 a.

6. Vlakospremniki, ki še niso položili vlakovodskega izpita, se uvrstijo v nižji raspored le, če je za višji raspored na razpolago uslužbenec z boljšimi predpogoji

1. Poročilo o sedanjem stanju staroupokojencev, kronskih upokojencev, milošćinarjev in rentnikov.

2. Bivši južno-železniški upokojenci in rimski akord.

3. Ukrepi za definitivno izenačenje starih pokojnin, milošćin in rent.

Opozarjamo na ta sestanek vse prizadete upokojence in upokojenke ter tudi one, ki so bili upokojeni že po določbah novih zakonov, da se tega sestanka polnoštevilno udeležijo, seznanijo z nevzdržnim položajem kronskih in staroupokojencev, zlasti pa še kronskih rentnikov, ter jih podpro v njih upravičenem boju za definitivno ureditev položaja staroupokojencev.

glede šolske izobrazbe v smislu določbe točke 2 in ki je izpolnil pogoje točke 4.

7. Vlakospremniku, ki se v smislu točke 5 izloči iz rasporeda, pritiče prvo prvo mesto v dotičnem rasporedu.

8. SK odeljenje more v posebnih primerih odrediti drugačno uvrstitev.

9. Z uveljavljenjem te naredbe prestancio veljati odlok štev. 3599-II-28 in vse dosedanje določbe glede uvrščanja vlakospremnega osoblja v rasporede, kolikor niso z njo v skladu.

Po seznamu vlakospremnikov se uvršća osoblje z izjemami, ki so predvidene v točki 5 in 6 te naredbe v rasporede, počenši s 1. junijem t. l.

Domovne stanice vlakospremnega osoblja sestavljajo »Seznami vlakospremnikov« po določbah točke 2 in 3 te naredbe in priloženem vzorcu, ter jih dajo prizadetemu osoblju v vednost in pregled, nato pa jih predložijo v dvojniki najkasneje do 20. maja t. l. oddelku II v odobritev.

Seznami morajo biti vedno a-jour in se mora za vsakokratno spremembo izdejsvovati odobritev odel. II.

V slučaju premitve se mora novi domovni stanici dostaviti za premešćenega vlakospremnika izvleček iz »Seznama vlakospremnikov« z vsemi potrebnimi podatki.

Odgovori in vprašanja

Pogrebina po provizioniranih delavcih bivše južne železnice. Statut provizijskega fonda južne železnice točno predvideva za vse provizionirane delavce, katerim je provizija odmerjena po tem statutu — neoziraje se, kdaj jim je bila odmerjena — posmrtnino, ki znaša 3 mesečno provizijo. Posmrtnino dobi vdova pod pogojem, da je živel z njim v skupnem gospodinjstvu odnosno, da je poravnala pogrebne stroške. Če vdove ni, imajo pravico do posmrtnine zakonski potomci, če so živeli s članom skupaj ali pa poravnali pogrebne stroške. Če pa tudi potomcev ni, potem ima pravico na posmrtnino ona oseba, ki je članu pred smrtjo stregla odnosno, ki je iz lastnega krila pogrebne stroške.

Obvestilo.

Obveščamo vse naročnike, da bodo redno vsakega prvega v mesecu prejeli glasilo delovnega ljudstva »Ljudski glas« in vsakega petnajstega v mesecu redno neodvisno glasilo železničarjev »Ujedinjeni železničar«.

V »Ljudskem glasu« bo stalno tudi rubrika, v kateri bodo objavljene vse važnejše vesti za železničarje.

Ali si že član „Cankarjeve družbe“?

Cankarjeva družba bo izdala za leto 1935-36 za Din 20.— sledeće knjige:

- Koledar Cankarjeve družbe za leto 1936.
- Beer: Zgodovina socialnih bojev. II. del.
- Beer: Zgodovina socialnih bojev. IV. del.
- Bratko Kreft: Med potniki in mornarji.

Kdor pa bo doplačal še Din 5.—, pa bo dobil še peto knjigo — Tone Seliškar: Hiša brez oken.

Naj bo vsak železničar član Cankarjeve družbe! Zbirajte člane!

Vsem naročnikom „Ujedinjenega železničarja“.

V času od 17. junija do 1. septembra 1935 bodo uradne ure v naši pisarni ob delavnikih od sedmih zjutraj do ene popoldne, ob nedeljah in praznikih pa od devete do enajste ure.

Naprošamo vse naročnike, da bi po možnosti prihajali v našo pisarno ob torkih in petkih med uradnimi urami, da bi ostale dneve lahko pisarna odgovarjala na došle dopise. Če je zadeva nujna, pa seveda lahko pridete vsak dan in tudi ob torkih in petkih popoldne.

Uprava »Ujedinjeni železničar«.

Dne 7. julija vsi na delavski tabor v Celje!