

ŽELEZNIČAR

Glasiło Saveza železničara Jugoslavije.

Izhaja vsakega 5. in 20. v mesecu.

Uredništvo in upravnništvo: Ljubljana,
Selenburgova ulica št. 6/II.

Posamezna št. stane 50 p, mesečno 1 Din,
celoletno 12 Din. — Za člane brezplačno.

Oglasi: prostor 1 × 55 mm 1 Din.

Dopisi morajo biti frankirani in podpisani,
ter opremljeni s štamp. dotične organizacije.

Rokopisi se ne vračajo. — Reklamacije so
poštne proste.

Vprašanje železničarskega zavarovanja.

Novi zakon o zavarovanju delavcev z dne 14. maja 1922 ureja tudi vprašanje železničarjev, nameščencev prometnih podjetij in sicer:

Predvsem deli zakon železničarje na one, ki so zaposleni pri državnih prometnih napravah in one, ki so zaposleni pri ostalih javnih železniških podjetjih.

Kar se tiče zavarovanja osebja državnih prometnih naprav določa § 6. cit. zakona: Osebe državnih prometnih naprav je izvzeto iz zavarovanja po tem zakonu, ako mu daje ministrstvo za promet vsaj iste podpore, ki jih uživajo po tem zakonu ostali nameščenci, in ako ima ob določanju podpore in v upravi osebe one pravice, ki jih določa ta zakon. Minister za promet izda sporazumno z ministrom za socialno politiko naredbu o zavarovanju osebja državnih prometnih naprav.

Osrednji urad za zavarovanje delavcev v Zagrebu preneha biti nosilec zavarovanja za železničarje torej šele takrat, kadar izda ministrstvo za promet naredbu s katero se poleg drugega ministrstvo za promet pravno zaveže, dajati nameščencem državnih prometnih naprav za bolezen in nezgode vsaj te dajatve, ki jih nudi zakon o zavarovanju delavcev.

Gornji edino možni in logični zaključek zavezuje zato osrednji urad za zavarovanje delavcev v Zagrebu, da le ta zavaruje nameščence državnih prometnih naprav, dotlej, da bo izdalo ministrstvo za promet v zakonu predvideno naredbu. — Vsaka drugačna interpretacija zakona bi dovedla vsakogar do prepričanja, da državni železničarji v času od 1. 7. 1922 do danes niso nikjer zavarovani.

O taki, za državnega železničarja neobvezni in zato neveljavni naredbi govori sicer rešenje ministrskega sveta, ki se glasi:

Na osnovi § 211 zakona o osiguranju radnika od 14. 5. 1922 ovlaščuje se Ministrstvo Saobraćaja, da prema potrebi može odložiti do 1. oktobra 1922 sprovajanje osiguranja državnog saobraćajnog osebja za slučaj bolesti i nesreće po odredbama naredbe Ministarstva Saobraćaja od 30. 5. 1922 br. 16.276.

Pravno pomotno je to rešenje iz sledečih razlogov:

1. julija 1922 je stopil novi zakon v veljavo. § 211 pravi izrecno: Izvajanje tega zakona se sme v posameznih delih kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev z odločbo ministrskega sveta odložiti najdalje do dne 1. julija 1925. — Ker je torej po zakonu dovoljeno ministrskemu svetu, da sme odložiti le teritorialno veljavno novega zakona, ne dopušča pa per-

sonalnega oproščenja zato je sklicevanje na § 211 absolutno napačno in pogrešno.

Rešenju je dodana inštrukcija ministrstva Saobraćaja, ki pravi: Ali da ne bi do postizanja tog sporazuma nastao prekid u osiguranju, potrebno je, da taj (osrednji) urad produži sprovajanje tog osiguranja na onaj način i po onim principima, po kojima su ga obavljale one osigurne ustanove, čije je agende taj urad preuzeo što znači, da ima nepromenjen ostati dosadani ključ davanja i upravnih troškova, a isto tako i način naknade tih nastalih izdataka.

Da bo še bolj jasno: osrednji urad za zavarovanje delavcev v Zagrebu vrši zavarovanje za bolezen in nezgode od 1. julija 1922 dalje po odredbah novega zakona. Ministrstvo Saobraćaja pa nalaga sedaj temu osrednjemu uradu, da mora zavarovati državne železničarje po odredbah starega zakona! — Dejanski pa je zakonito le nastopno: do donošenja naredbe izdane po ministrstvu za promet (v sporazumu z ministrstvom za socialno politiko, ki pa mora biti pred uveljavljenjem objavljena, je osrednji urad nosilec zavarovanja tudi za državne železničarje. Dajanje starega zakona sme izplačevati osrednji urad le **predumoma**, le do definitivne ureditve svojega upravnega aparata.

Od 1. julija 1922 dajati le dajatve starega zakona bi se reklo, kršiti zakon! Toliko o državnih železničarjih! Sedaj pa premotimo zavarovanje še ostalih železničarjev, torej pri nas železničarjev južne železnice.

§ 153 zakona o zavarovanju delavcev določa: Prometna podjetja, katerih posel se razteza na območje več okrožnih uradov za zavarovanje delavcev in ki imajo preko 1000 nameščencev, zavezanih zavarovanju, morajo ustanoviti blagajno za zavarovanje svojih delavcev.

Te blagajne so krajevni organi osrednjega urada za zavarovanje delavcev, zasnovani na načelu samouprave. **Za nameščence nedržavnih prometnih podjetij je torej osrednji urad za zavarovanje delavcev v Zagrebu edini nosilec zavarovanja!**

V § 7 pa oprošča zakon o zavarovanju delavcev dolžnosti zavarovanja one nameščence javnih železniških podjetij, in sicer zoper bolezen, ako dobivajo na podstavi službenih predpisov, ki veljajo zanje, svoje prejemke ob bolezni najmanj za čas 26 tednov od dne, ko se je pričela bolezen in zoper nezgode, ako imajo same in njih rodbina ob nezgodah pravico do pokojnine, ki ustreza odškodnini v zmislu XI. poglavja zakona o zavarovanju delavcev.

Minister za socialno politiko določa sporazumno s prizadetimi ministri z naredbu natančneje, kateri nameščenci so na podstavi tega paragrafa oproščeni ob-

veznosti zavarovanja, tako pravi 2. odstavek § 7 cit. zakona.

Provedbena naredba ministra za socialno politiko z dne 3. julija 1922 pa določa v § 3 sledeče: Dokler se ne izda naredba, predpisana v § 7 zakona, je treba izmed oseb, naštetih v § 7, prijaviti in zavarovati vse one osebe, ki so bile že tudi do sedaj zavezane zavarovanju zoper bolezen ali nezgode, v Sloveniji in Dalmaciji pa razen tega tudi one osebe, ki nimajo pravice do svojih prejemkov ob bolezni za 26 tednov, dasi so nameščene s stalno plačo.

Po veljavnih določilih so v smislu zakona o zavarovanju delavcev in odnosno provedbene naredbe zavezani zavarovanju po novem zakonu vsi nameščenci, v Sloveniji in Dalmaciji tudi taki, ki imajo stalno plačo, pa v slučaju bolezni ne pravice do prejemkov za čas 26 tednov in to dotlej, da bo izdal minister za socialno politiko v § 7 zakona predvideno naredbu.

Tak je pravni položaj naših železničarjev v pogledu socialnega zavarovanja. Dolžnost osrednjega urada za zavarovanje delavcev pa je, da izvede zavarovanje v smislu zakona predvsem, da vrši zavarovanje drž. železničarjev po novem zakonu dotlej, da bo stopila v veljavo naredba ministra za promet.

(Članek je bil spisan še pred objavljenjem naredbe ministra za promet, ki pa stopi v smislu rešenja ministrskega sveta šele 1. oktobra 1922 v veljavo in je torej slejkoprej osrednji urad za zavarovanje delavcev v Zagrebu dolžan izvajati zavarovanje državnih železničarjev do 1. oktobra 1922. — Op. uredništva.)

Vzroki druginje.

Ljudstvo dežele, kjer se cedi med in mleko protestira proti neznosni druginji. Kako je pač to mogoče? Ali je morda pripadel bogati Banat Madžarski, ali je kuga pobrala živino, ali so morda milijoni kobilic uničili pridelke?

Da, bogati Banat je padel v roke Židom, Italija in druge države so pojedle našo živino, milijoni nenasitnih žepov verižnikov, izvozničarjev in špekulantov, pa je požrlo delavnemu ljudstvu vse, kar si je s trdom pridobilo.

Država je izgubila vajeti iz rok, parlament je postal papirnati možiček, in zdi se, da je ves državni aparat le formalnost. Zakone in predpise ne upošteva nihče, razven če je treba malemu človeku zaviti vrat. Delavca, ki je vzel 10 Dinarjev, da se naje zapro in v vseh registrih je zaznamovan kot tat. Če pa izvozničar izvozi iz države na stotine vagonov blaga, katerega ljudstvo v državi samo potrebuje in če »zasluži« pri tem težke stoto-sočake — to ni tatvina, temveč to je dviganje narodnega gospodarstva, to je v

brid državi in ljudstvu. Tako se bujno razvija izvoznikarska in židovska struja, ki z denariem izmozganim iz ljudstva — vlada.

Draginja grozno narašča in delavno ljudstvo protestira, vlaga resolucije — trpi in čaka boljših časov. Na stotine shodov se je že vršilo proti draginji, na stotine resolucij so že pometali ministri in razni visoki gospodje v koš, draginja pa še vedno narašča.

Vzroki draginje imajo svoje korenine v režimu samem. Resolucije ne bodo pomagale ničesar, temveč le vztrajno delo.

Izvoznikarstvo je pri nas najbolj razvita panoga. Izvažajo se vse, kar se le izvoziti da. In izvažajo se vedno tako dolgo, dokler je kaj blaga v državi; ko blaga za lastno uporabo primanjkuje, ko ljudstvo že takorekoč strada, takrat pa ministrstvo izvoz prepove. Ivoz ni pod nikako kontrolo. Če izvažamo v Italijo živino, ki ima svojo pravo vrednost, pa dobimo iz Italije fige in pomaranče, torej blago, ki v vrednosti daleko ne dosega vrednosti izvožene živine.

Prvi predpogoj za omiljenje draginje je torej, da mora država strogo kontrolirati ves izvoz in uvoz in ga dopuščati le pod pogojem, da odgovarja po vrednostnem merilu merjena vrednost izvoza vrednosti uvoza.

Nadaljni vzrok draginje je nadvse slabo državno gospodarstvo. Kakšni so naši proračuni? Kakšne so postavke posameznih ministerstev v teh proračunih? »Štediti je treba« pravijo gospodje, samo za vojno ministrstvo ne velja to pravilo. Izdatki so ogromni, koliko pa je med njimi brezpotrebni? Dohodki ne krijejo izdatkov.

Finančni minister je do skrajnosti navil davčni vijak, na stotine vrst trošarine je že naložil na vsako blago, pa še vedno ni ravnotežja. Ej, pa ga tudi ne bo, dokler bo državne doklade zbiralo le delavno ljudstvo. Davke in trošarino plačuje itak le konzument in delavec. Kaj pa bi bilo, če bi finančni minister uvedel progresivni davek in progresivno oddajo imetja. To bi bil najboljši lek za slabe državne finance in proračun bi gotovo dosegel ravnotežje. Seveda bi tudi potem vojno ministrstvo itd. ne smelo imeti v proračunu odprtega kredita do neomejene svote.

Istotako se mora spraviti v ravnotežje potrošnja in proizvodnja. Tega danes ni. Izvažajo se neomejeno dokler blaga ne primanjkuje.

V državnem proračunu se mora doseči za vsako ceno ravnotežje med dohodki in izdatki, v gospodarstvu se mora spraviti v ravnotežje potrošnja in proizvodnja.

Korumpirane razmere so vzroki vedno naraščajoči draginji. Delavno ljudstvo strada; kapitalist-delodajalec ga izkorišča pri mezdah, država mu nalaga posredne in neposredne davke in mu tako odvzema nakupno zmožnost.

Ne iščimo vzrokov draginje samo pri trgovcih, temveč vzroki leže v slabem državnem gospodarstvu. Vse kar je korumpiranega in brezvestnega pa se poslužuje te zmede v državnem aparatu.

Kaj pa je do danes ukrenilo delavno ljudstvo zoper draginjo? Shodi, zabavljanje, resolucije, pa zopet shodi — to je bilo vse, kar se je storilo za omiljenje draginje.

Še bomo gladovali, še se nam bodo izvoznikarji in kapitalisti smejali, dokler ne bomo priznali organizacije. Delavno ljudstvo mora zbrati svoje moči, da bo kos vedno hujši reakciji. Kakor razbita

armada je danes proletariat in najhujše je, da se ne zaveda, da je v njem moč.

Zberimo drobce, ki leže razmetani po svetu, združimo jih v celoto! Korupcija, ki vedno ponosnejše dviga svojo glavo in zastruplja vse, kar ji pride v dotiko, bo premagana orjak bo pa stal in razdelil darove narave med tiste, ki poznajo trud, znoj in žulie.

Železničarski konsum.

Gospoda pri ravnateljstvu pritiska kjer le more na železničarje. Zadnje čase pa se je vrgla še na njihove konzume.

V zagrebškem konzumu vidiš sedaj isto gospodo, ki je v ravnateljstvu in ki izdaja naredbe na vse konzumne filialke, kakor ravnateljstvo na svoje službene edinice. Železničarji ne morejo kontrolirati, kaj se godi v ravnateljstvu, sedaj pa so izgubili celo pravico kontrolirati, kaj se dela v konzumu.

Železničarski konzum ni bil nikdar dobro urejen. Vedno pa smo govorili, da naj železničarji ta svoj konzum uredijo. Nihče ni hotel tega poslušati.

Ravnateljstvo se je v borbi proti konzumu posluževalo najgrših sredstev. Že dve leti je ravnateljstvo ne samo sodločevalo, temveč odločevalo v konzumu, ker je isti obratoval z njegovim denarjem. Njegov komisar je nakupoval blago, določeval cene, plačeval in zbiral denar. — ko pa je konzum vsled slabega gospodarstva že takorekoč propadel, pa je ta gospoda zvalila krivdo na druge.

Postopanje ravnateljstva je v mnogih ozirih kaznjivo in neprimerno. Vabila na konzumno skupščino, ki bi se morala razposlati članom, je razdelilo samo med »svoje« ljudi. Članstvo vabil ni prejelo. Ljudje so pod pritiskom svojih šefov dali istim polnomoč, da jih zastopajo na skupščini. Šefi, sluge ravnateljstva so imeli na skupščini po par sto polnomočij in vrte se, kakor je namignilo ravnateljstvo. Na ta način je ravnateljstvo prevarilo železničarje in jih ogoljufalo za konzum.

Naši sodrugi so vsled tega vložili pritožbo na sodišče, in pričakujemo, da bo sodišče razveljavilo konzumno skupščino. O stvari bomo še poročali.

Zopet so pozabili na nas.

Izšel je finančni zakon (budžet) za leto 1922/23. V njem so predvideni vsi dovoljeni izdatki vseh ministerstev, med drugimi tudi prometnega ministrstva. V budžetu so označeni: dobave strojev, dvigalnice rezervni deli za stroje in vagoni, premog, gradba stražnic, organizacija generalne direkcije. — le o povišku plače, o nabavi obleke ni nikjer govora, medtem ko je za stanovanja predvidena svota 3 milijonov dinarjev. Kaj je 3 milijone dinarjev za veliko stanovanjsko bedo v kateri žive železničarji? To ne zadostuje niti za eno veliko stanovanjsko hišo.

Zadnji povišek, katerega so železničarji dobili, je bil kakor olje na ogenj. Država je takoj povišala železniške tarife, trgovci svoje blago in tako so železničarji ostali brez vsakega poviška. Minister se ne briga za železničarje, temveč samo za vagoni in premog.

Ko bodo prišli železničarji zopet z zahtevom po povišanju plače pa se bo gospod minister izgovarjal, češ: nimam kredita, ravnati se moram po budžetu in ne smem ga prekoračiti.

Isto je z obleko. V budžetu ni postavke o nabavi obleke, čeravno so jo že

tolikokrat svečano obljubili. Letne obleke železničarji niso dobili; kakor izgleda, ne bodo dobili niti zimске. Tako se minister in direkcija briga za svoje uslužbenke! Za sebe najbrže bolj »očetovsko« skrbe.

Kaj naj storimo? Če imamo močno organizacijo, bo stvar lahka če jo pa ni...?

Železničarji so pozabili sami na sebe, zato je pozabil na nje tudi minister!

Za proletariat v državni službi.

Pravo štrajka in organizacije.

Govor nar. poslanca sodr. Golouha na 109. seji Narodne skupštine, o priliki razprave o proračunu ministrstva železnic.

Gospodje poslanci! Razprave o ministrstvu saobračaja si ne morem zamisliti brez razprave o politiki tega ministrstva napram svojemu oboju.

Po velikih političnih bojih 17., 18., 19. in 20. stoletja je bil končno zlomljen politični despotizem. Na njegovo mesto je stopila demokracija v zvezi s konstitucionalizmom kot politični sistem. Demokracija kakor vemo, pomeni enakopravnost državljanov. To načelo se je v odnosu med delom in kapitalom pokazalo v tem, da se je sprejelo načelo, da sta delavec in delodajalec dva enakopravna državljana. S tem, gospodje, je bilo končno ovrženo staro rimsko pravo, po katerem se delavca ni smatralo za človeka, ampak za stvar, ki se lahko proda ali uniči.

Delavsko pravo, gospodje, se je od francoske revolucije sem polagoma razvilo v cel sistem. Podlago temu sistemu so dale zlasti kolektivne pogodbe. Kolektivne pogodbe so baza, na kateri se je razvilo delavsko pravo. Po vojni je dobilo to delavsko pravo mednarodni značaj in mednarodno veljavnost z ustanovitvijo mednarodnega urada za delo, ki je za nas obvezen in ki je temelj, na kateri se delavsko pravo nadalje razvija in uveljavlja.

Znake te demokracije, znake tega naziranja najdete tudi v naši državi. V § 14., 33. in zlasti 23. vidimo pismeno potrjena ta osnovna načela demokracije in konstitucionalizma, kakor so se pač razvila od francoske revolucije naprej.

Do tu bi bila stvar z ozirom na vprašanje, ki je nocoj v razpravi, v redu. Glavna je pa v tem, da se naša vlada ne drži v naši ustavi zagaraniranega osnovnega prava, ne drži označenega načela demokracije in konstitucionalizma, ne drži onega, kar je v tem pogledu zapisano in uveljavljeno v ustavi. To smo videli pri vprašanju šurnega delavnika, to smo videli pri zakonu o zaščiti dela.

Da gre socialna politika nekaterih ministrov v neko smer, in sicer v smer poslabševanja tega, kar je določeno v ustavi in kar naj bi bilo direktiva za delovanje na tem polju, je pripisovati dejstvu, da se vlada ni ravnala po zakonih in naredbah novega svojega ministrstva, ki se bavi s socialno politiko, ostala ministrstva pa vodijo drugačno politiko. Ona izdajajo zakone, ki so popolnoma v nasprotju z določili zakonov in naredb ministrstva za socialno politiko. In to, gospodje, je za nas velevažno vprašanje. Mislim, da bi bila elementarna dolžnost zlasti ministrstva saobračaja, da respektira določbe ustave v tem pogledu, da uvaža določbe ministrstva za socialno politiko na vsej črti. Kajti lahko rečemo, da

je pri nas baš država največji delodajalec. Če štejemo železnice, šume in rudnike monopole itd., vidimo, da je ona največji podjetnik v državi. In če država daje slab zgled, če država krši zakon o 8-urnem delavniku, če država krši določbe o zaščiti dela, se ni čuditi, da delajo privatna podjetja in privatni delodajalci enako in da sledijo zgledu vlade.

Da je razporeditev proti ministrstvu za socialno politiko neugodno v krogih naših industrijcev in delodajalcev, temu se ni čuditi. »Trgovinski glasnik« imenuje ministrstvo za socialno politiko kar »ministrstvo brezposelnih«. Do tu je stvar razumljiva. Toda da vlada sama na drugi strani spodkopuje delo ministrstva za socialno politiko, da ona podžiga reakcionarne tendence naših delodajalcev, je slabo in to je treba pibiti in zahtevati, da se s tem jenja.

Ta politika našega ministrstva sabračaja in drugih ministrstev, katera zaposlujejo mnogo delovnega sveta, je imela za posledico, da smo ustvarili v našem proletariatu dve kategoriji delavstva: eno takorekoč privilegirano in eno brezpravno. Kajti med tem ko delavci pri privatnem podjetju lahko sklenejo kolektivno ali individualno pogodbo, med tem ko ta pogodba velja, jo ščiti zakon, medtem ko ima delavec v privatnem podjetju pravico, da se organizira in da štrajka — delavci v državnih podjetjih teh pravic — teh elementarnih pridobitev političnih bojov iz prešlih stoletij — nimajo. Delavec v državnih podjetjih nima pravice do kolektivne pogodbe, zanj ne postoji pravo svobode, organizacije, zanj ne postoji pravica do štrajka.

To, gospodje, se mi zdi, da je korak nazaj: to pomeni, da se vračamo v politični despotizem. Kajti drugače se to stanje ne more imenovati. Država misli, da koristi sama sebi, če ne priznava železničarjem pravice do organizacije, če ne priznava svojemu osebju veljavnosti kolektivnih pogodb, če ne priznava nastavljenecem v svojih velikih podjetjih pravice do štrajka. Toda če to stvar pravilno analiziramo, vidimo, da se vlada tudi v tem pogledu moti. Štrajk ni vedno državni nevarno sredstvo, štrajk je sredstvo, da se ohrani večina naroda. Prepričan sem, da če bi se dovolilo našim železničarjem, da morejo uveljaviti svoje pravice tudi potem štrajka, bi bilo to manj škodljivo in nevarno nego je stanje, katero se je ustanovilo vsled vladine politike, ki ne priznava svojim delavcem pravice do organizacije in do štrajka. Kajti to je imelo za posledico, da se je povišanje železničarskih plač zavlačevalo tako dolgo, da so morali nazadnje vsled nevzdržno poslabšanega položaja zapustiti delo na železnicah celo starejši in zato najbolj sposobni ljudje, ker niso mogli več delati v takih razmerah. Priznanje organizacij, priznanje kolektivnih pogodb in pravice do štrajka bi bilo v korist podjetju samemu, ne pa v škodo. Kajti s tem bi se bil preprečil beg iz državne službe, ker bi bila država prisiljena, da ugotovi pravočasno opravičenim zahtevam železniškega osebja, tako zelo opravičenim, da ni niti minister Stanić nikdar trdil, da ne bi bile opravičene.

V ustavi imamo torej v členu 33. določbo, ki priznava pravico do organizacije. Država pa se v svojih podjetjih — to velja osobito za ministrstvo sabračaja — te določbe ne drži, ker priznava organizacij ne pro forma in ne de facto. To sovražno razporeditev države proti organizacijam gre tako daleč, da direkcija v Zagrebu noče priznati niti delavske

zbornice. Na podlagi zakona, ki ga je izdala vlada, so bile razpisane volitve v to institucijo, ki je torej uradna. Ko so železničarji imenovali svojega zastopnika kot reprezentanta železničarstva v delavski zbornici, je zagrebška direkcija tako dolgo prosjačila in intervenirala, dokler se ni zastopnik železničarjev črtal. Zagrebška direkcija je stala na stališču, da delavska zbornica ne more imeti ž njo nikakega opravka, da se nima vti-kati v razmerje direkcije do uslužbenstva. Ko to slišite se vam zdi, da imate pred seboj kitajskega madarina iz srednjega veka, ki pravi: »Suženji je moj in jaz ž njim prosto razpolagam«.

Vem, da se je pri ministrstvu sabračaja interveniralo v tem pogledu in zahtevalo, da se prizna delavska zbornica. Tisti, ki so bili pravila izdelali, so dosegli, da je ministrstvo obljubilo, da bo poslalo v Zagreb potrebne inštrukcije. Toda to se ni zgodilo. Zagrebška direkcija še danes trdi, da ne priznava ne delavske zbornice, ne koalicijskega prava in ne kolektivne pogodbe.

Tudi drugače se prezira železniško osebje. O plačah in o socialnem položaju delavcev in drugih železniških uslužbencev bom pozneje govoril. Naj omenim samo to, da direkcija v Zagrebu na pritožbe sistematično ne odgovarja. Zgodilo so se celo slučaji, da so se delavci kaznovali, ker so se pritožili. Vlada, kakor rečeno, ima naravnost sistem, da se na pritožbe, prošnje vloge in spomenice sploh ne odgovarja ne pozitivno, ne negativno. V Plazah blizu Reke, kjer je draginja največja, se je vzela skoro vsemu osebju brez razlike draginske doklade. Tega osebja je tam precej. To se je zgodilo želansko leto. Državna direkcija, oziroma tisti, ki je o tem odločal, je napačno razumeval določbo o zemljiškem davku. Železničarjem se draginske doklade niso izplačale, da si nimajo zemljišča. Poslala se je pritožba na zagrebško direkcijo, a še do danes ni nikakega odgovora. Še več! Ne samo, da ti železničarji do danes niso dobili draginske doklade, ampak je tudi vprašanje ali se jim bodo sploh kdaj povrnila te doklade tudi za tisti čas, ko se jim pomotoma niso izplačale. Takih slučajev je več.

Gospodje poslanci! Če se je delavcem odvzelo pravo štrajka, pravo kolektivne pogodbe, sploh vse elementarne pravice, potem bi bila vsai dolžnost vlade, da to izgubo nekako nadomesti z drugo ustanovo tako da bi se delavstvo lahko branilo. Vem na primer, da se je turška vlada Abdul Hamida, ko je po izjemnem zakonu odvzela delavcem na železnici pravico štrajka, uvedla posredovalni urad, ki je poravnaval spore med železniško upravo in železniškimi nameščenci. Našini državnim delavcem so se odvzele vse elementarne delavske obrambne in borbené pravice, ni se pa ustanovila instance, ki bi bila prizadetim na razpolago, da morejo uveljaviti svoje potrebe in pravice.

Gospodje poslanci! Zakon o zaščiti dela določa 8-urni delavnik za vsa industrijska podjetja, ki spadajo v kompetenco ministrstva za socialno politiko. V § 1. se določa, da spada v kompetenco ministrstva za socialno politiko tudi sabračaj in da zakoni ministrstva za socialno politiko veljajo tudi za to panogo našega gospodarstva. Toda vkljub temu je ministrstvo sabračaja kršilo 8-urni delavnik in uvedlo neki sistem, kjer se ne more govoriti niti o 10-urnem ali 12-urnem delavniku, nego se dela tako, kakor se poljubi posameznim direkcijam in posameznim

predstojnikom, ne da bi se oziralo na fiksne določbe zakona o 8-urnem delavniku. Da je temu tako, zato je dokaz dejstvo, da je bil v Zagrebu odslovljen strojevodja, ker ni hotel po 60-urni službi več delati, ker ni mogel, in je prosil za nekaj ur odmora.

Gospodje! Kakšne so plače delavstva na železnici in pri vseh večjih državnih podjetjih, je pač že dovolj znano vsem, ker smo imeli večkrat priliko o tem govoriti. Lahko rečemo, da so plače strašno nizke. V vsakem pogledu so slabše nego plače delavstva v privatnih podjetjih. (Karol Škulj: »Zahteva se pa več dela.«) Zahteva se več dela, kršilo se pa določbe o 8-urnem delavniku, kršijo se vse določbe službenega reda, plača se manj. Borba za zvišanje železniških plač se je začela pred dvema letoma. Začela se je pravzaprav že z železniškim štrajkom. Vlada je štrak zadavila in železničarji takrat niso mogli doseči svojega cilja. Boj za reguliranje železniških plač se je vodil do pred kratkim, vodi se prav za prav še danes, ker je bilo to, kar je ministrstva sedaj koncediralo, komaj zadosti za dobo pred dvema letoma.

(Dalje prihodnjič.)

Pozabljeni.

Imamo kategorijo, ki izhaja iz staleža strojevodjev. To je tako zvana kategorija strojnih mojstrov. Zato kategorijo se uporablja starejše in izkušene strojevodje, ne zato ker ni primernih uradnikov na razpolago, temveč iz vzroka, ker zahteva služba strojnega mojstra dolgoletna izkušnja strojevodja. To pa iz vzroka, ker strojni mojster po njegovi mu dani dolgoletni skušnji uporablja na podlagi te izkušnje stroje po njih uporabljivosti k pripadajoči službi.

Njemu je izročeno vdejstvovanje uporabljivosti stroja, kakor tudi pripadajoča oprema, odgovarja, da se služba na podlagi njegovih strokovnih določb, resno in točno izvršuje. Uvidevno je da se določi, za izvrševanje te službe strojevodje in tudi razumevno je da se zato službo ne uporablja najslabše.

Na podlagi tega tudi ker je kategorija strojnih mojstrov določena za nadzorovanje strojnega osebja, kakor strojev in opreme bi se lahko kdo mislil če se strojevodja dodeli k tej službi, da je s tem napredoval. Kdor ima tako mišljenje se kruto vara, najbolj pa dotični strojevodja sam.

Z imenovanjem strojevodja za strojnega mojstra je dosegel imenovani le nekako zaupniško mesto uprave. Kako se ga tozadevno odškoduje je druga stvar. Njegov prejšnji zaslužek katerega je imel kod strojevodja se mu še znatno skrči.

Pri 120% priboljšku na kilometrim in premijah se je na strojne mojstre popolnoma pozabilo. Da bi bilo kaj takega mogoče, tega si ni nihče mislil, to je tem bolj ker nikakor ne gre, da bi se strojnemu mojstru prikrajšal zaslužek, katerega je imel kod strojevodja, ker opravlja to službo mnogokrat proti njihovi volji.

Strojni mojstri so imeli pri dodelitvi k tej službi veliko zaupanje napram upravi in ne morejo pojmovati da se jih ima samo za izkoriščevanje, kakor vse one, katerim je on predpostavljen, in katere on izkorišča. Ostane jim le prelepa čast, da se jih nazivlje predpostavljene, a njihov želoec ima od te časti bore malo. Hoče uprava z onakim postopanjem strojne mojstre osmšiti, in s tem tudi njihovo izvrševanje službe?

Kje ostane pri takem postopanju avtoriteta s katero se vedno povdarja, katero mora ta kategorija napram njim podrejenemu osebju imeti.

Hvala za tako čast, naj jo vrag vzame. Če v želodcu kruli in šiv na obleki vsled starosti več ne drži, ni pomagano ne z avtoriteto in ne z vzvišenim občutkom predpostavljene se pustiti nazivljati.

Se li hoče ta krivica popraviti ali ostanejo strojni mojstri pozabljeni.

Enako na tem stališču so strojevodje kateri na podlagi boljše kvalifikacije začasno to službo vršijo, ker je njim s tem možnost odvzeta ostati pri njih rednih dohodkih, kakor bi jih imeli če bi ostali pri njih službi kot strojevodje. Razumljivo je, da bi se moral v enakih slučajih strojevodja odškodovati za njegov prikrajšani zaslužek, ker drugače se mu vsiljuje nazor, da je njegova uporabljivost kod predpostavljen manj vredna kakor služba strojevodje, to pa iz vzroka ker se ta služba slabše plača.

Kje je tu razumevanje uprave?

Kateri strojevodja bi bil tako nepreviden da bi se dal uporabiti za to službo, ter bi si pri tem prikrajšal sebi in njegovi družini že odmerjeni košček kruha. Mnenja smo da je ta naredba izišla popolnoma od strani uprave, ter pričakujemo da se ista čim preje popravi. Če pa je uprava namenoma prikrajšala to kategorijo, naj tudi namenoma ukrene da pridejo vsi z častjo predpostavljenega poudarjeni nazaj k njih prvotni službi, za kar jim bomo hvaležni. Imamo dokaze da ni nikakih zaprek za uvrščenje strojnih mojstrov k službi strojevodij, tako tudi ni zaprek če bomo primorani radi krivičnega postopanja uprave zahtevali nazaj k prvotni službi.

Izobrazba.

Živimo v težkih, hudih reakcionarnih časih. Vojna je svt popolnoma preobrazila, prerodila. Dala mu je novih smernic, začrtala mu je nova pota, povsem drugačna od onih, po katerih smo stopali po preje.

Danes trpimo mnogo hujše, kot smo trpeli pred vojno. Kdo je mislil na kruh, jed, obleko, stanovanje? Sedaj nam primanjkuje celo tega, kar neobhodno potrebujemo, da si ohranimo svoje moči.

Ob prevratu je pretjela anarhija in ljudje, ki so trpeli pod posledicami vojne, so bili kakor da stopajo iz teme na sonce. Svoboda! Za buržoazijo so bili to skrbipolni dnevi, proletariati je vzrožil, zaželel si je melkih pernic, bogato okrašenih palač, zaželel si je razkošja samo iz maščevanja, iz jeze na svoje zatiralce.

Trumoma je hitel v organizacije in pričakoval od njih nekaj velikega, nekaj, česar sam ni razumel. Hotel je svobode, katere ni prav pojmoval.

Buržoazija in kapitalizem je razumel proletariati klic po svobodi in hitro je organiziral svoje moči. Umetna brezposelnost, mezdna politika, reakcionarna kapitalistična državna uprava je z vso silo in terorjem hotela zamoriti v duši proletarca željo po svobodi. Nizke delavske mezde so pritiskale delavstvo k tlom, draginja pa je vedno naraščala.

Delavstvo je zahtevalo zvišanje mezd, obračalo se je na svoje organizacije, ki so stale neprestano v mezdni boj. Uspehov, kakršnih si je delavstvo zaželelo ni bilo. Kako bi pa naj tudi bili, če je proletariati zahteval od vodstev organizacij aktivnega dela, sam pa je bil

član organizacije le na papirju. Manjkalo je resnega, vztrajnega dela v proletariatu samem. Hotel se je otrestiti izkoriščevalcev brez truda in napora.

Pritisk kapitalizma je bil vedno hujši in ljudska nezadovoljnost je naraščala.

Iz te nezadovoljnosti se je razvil takozvani »komunizem«, ki pa z komunistično idejo in teorijo ni imel popolnoma nič skupnega. Ljudstvo si je predstavljalo komunizem kot sredstvo, s katerim bi uničilo kapitaliste. Oprijelo se ga je in zopet čakalo na »komunistične« čudeže, katerih pa ni bilo.

Kakor razburkano morje je valovil proletariati sem in tja; zaganjal se je ob kapitalistične postojanke — a vse zamanj. Kapitalizem se je na račun delavstva ojačeval, proletariati pa je z dnevom hujše stradal in zabavljal čez komunizem in socializem, ki ga nista osvobodila, kl mu nista podarila boljšega življenja.

Mlačen je postal proletariati in tak je še danes. Izven vsake organizacije stoji in gleda, kako se borijo njegovi organizirani sodruzi ter čaka na uspehe, ki mu jih bodo izvojevali drugi. Nič ne stori za zboljšanje svojega nadvse slabega položaja; pa vendar zabavlja.

Ne bo svobode, ne boljših časov, dokler bo proletariati samo gledal, kako se kapitalizem igra z njim.

Ko bo sila dovolj velika, se tudi proletariati ne bo več mogel upirati — organizaciji. Sila ga bo privedla v organizacijo, kapitalistično izkoriščanje pa bo združilo proletariati v bojovne vrste.

Kapitalizem si s svojo brezsrčnostjo sam hrusi meč, s katerim ga bo uničil proletariati, od proletariata pa je odvisno kedaj bo to.

Razno.

Protidraginjski shod v Zagrebu. V nedeljo 20. avgusta t. l. se je vršil v Zagrebu velik delavski protidraginjski shod.

Tudi v Beogradu so se vršili taki shodi.

Konferenca ministrov in ravnateljev v Beogradu. Pred kratkem se je vršila v Beogradu konferenca, katere so se udeležila vsa ravnateljstva. Razpravljalo se je v vseh važnih vprašanjih, posebno pa, kako bi se do jeseni uredil promet, da bi bilo mogoče izvoziti iz države kar največ živeža, seveda zato, da bo pri nas cenejše. — Konferenca se je udeležil tudi zastopnik Trgovske zbornice (seveda delavske zbornice in železničarske organizacije niso povabili). Gospodje so na konferenci konstatirali, da železničarsko osebje — vrši sabotažo. O železničarskih zahtevah po zbolšanju gmotnega in socialnega položaja seveda ni bilo govora.

Le tako naprej, dokler se kolo usode ne zavrti!

Kakšnih sredstev se poslužujejo »neutralci« pri svoji agitaciji. Dne 2. t. m. se je vršil v Delavskem domu na Turjaškem trgu v Ljubljani sestanek delavcev Južne železnice s sledečim dnevnim redom: 1. Zahteve lahkih delavcev. 2. Sklepi k tej točki. 3. Raznoterosti. Sestanek so sklicali za skladišče Florjančič, za vrhstavnice delavce Stojc, za kurilnico Trškan.

Agitacija za ta sestanek se je vršila na naravnost škandalozen način.

Prejeli smo kuverto z vabilom na ta sestanek. Kuverta nosi naslov: Gospodu zaupniku progovnih delavcev postaje Celje (nujno).

To kuverto je oddal neki železničar, ki se je peljal službeno skozi Celje našemu zaupniku progovnih delavcev.

Nič nimamo proti temu, če »neutralci« agitirajo za svoje sestanke. Nesramno pa je, da se pri agitaciji poslužujejo kuvert z napisom: Tajništvo jugoslov. soc. dem. stranke v Ljubljani. Te kuverte so svoječasno »zaplenili«, sedaj pa jih

uporabljajo za svojo umazano agitacijo. To je zloraba, ki je kaznjiva. Mislimo, da bo tajništvo SSJ napravilo potrebne korake!

Ei, gospoda »neutralci«, najbrže vam prede slaba, da morate loviti kaline pod tujo firmo. Vidi pa se pri tej vaši goljufiji tudi vsa vaša moralna, katere vam v tako obilni meri primanjkuje.

Kakor vidimo sklicujete sestanke brez štampiljice, tako da ni nihče odgovoren.

Svetujemo vam, da se v bodoče ogibljuje takih goljufij, ker bomo sicer primorani poseči v stvar nekoliko globokejše.

Volitve obratnih svetov (Betriebsräte) v Nemčiji. Volitve v obratne svete v Nemčiji so prinesle našemu sorodnemu nemškemu Savezu železničarjev veliko zmago. 73.23% vseh oddanih glasov je odpadlo na našo listo. Nemški Savez železničarjev ima sedaj v glavnem delavskem svetu 20 mandatov, komunisti 1, dve žolti organizaciji pa vsaka po 2 mandata. Od 257.381 polnopravnih volilcev je volilo 412.367 ali 78.2%.

Obratni sveti na Čeho-Slovaških železnicah. Z uredbo od 1. julija 1920 so osnovani na Čehoslovaškem železniški krajevni in okrožni obratni sveti. Kakor tudi centralni svet. Sestojajo se iz: uradnikov, uslužbencev in delavcev. Okrožni obratni sveti obstojajo iz 30 rednih članov in 20 namestnikov. V svetu je zastopanih 12 delegatov uslužbencev, 12 delegatov delavcev in 6 delegatov uradnikov. Ravno toliko delegatov je v centralnem svetu. Sedež centralnega sveta je pri prometnem ministrstvu. Taki sveti so v Franciji, Italiji, na Angleškem in v Avstriji, samo pri nas nima delavstvo nikjer takega zastopstva. Prometno ministrstvo in ravnateljstva vladajo tako kot v nobeni drugi državi. Sodrugi v drugih državah se čudijo, ko slišijo, da naš prometni minister ne priznava niti železničarske organizacije, niti ne smatra železničarje za enakopravne. Železničarji v drugih državah so si morali vse kar imajo priboriti, pri nas pa hočemo imeti vse brez borbe.

Arnavtske manire.

Gosp. Turin. šef postaje v Ptuj, se napram podrejenemu osebju tako čudno obnaša, da bi človek moral verjeti, da je ta gospod — ali potomec čistokrvnih magnatov, ali pa sin divjih arbanaških plavč, kjer je grm in pašnik najvišji zakon. Gosp. Turin ne trpi Saveza, pa zato misli, da lahko dela z onimi, ki so pristali Saveza, vse, kar hoče. Lepa parada! Javno je ta gospod izjavil pred vsemi uslužbenci: oni, ki se bo organiziral v Savezu — bo odpuščen, ker on tega ne dopušča. Kaj nam eden Turin, če pa je naša organizacija osnovana na zakonu; on Turin. — mačji kašelj! — je močnejši od zakona. In to govori ta gospod v službeni obleki. Pa to še ni vse! On, gosp. Turin, je pognal iz svoje pisarne delavske zaupnike, — katere zopet zakon priznava! — ker on da ni dolžan dajati nikomur kakšna pojasnila. Pa naj si bo ta gospod demokrat ali pa Zvezar, v nobenem slučaju nima pravice, da bi bil arnavt, ker mi živimo v konstitucionalni državi, a ne v magnatski državi. — Gosp. šef naj ne hrusi svojih zob tam, kjer mu nič ne koristi. Pomisli pa naj tudi, da zadnji uslužbenec ni niti za las slabši od njega.

V imenu Saveza železničara Jugoslavije v Zagrebu izdaja: Strokovna komisija za Slovenijo v Ljubljani.

Odgovorni urednik: Jožef Ravnik.

Tiskala »Učiteljska tiskarna« v Ljubljani.