



Štev. 5

Leto 13

Uredništvo in upravišтво:

Izhaja enkrat na mesec.
Naročnina letno 24 dinarjevLjubljana, Miklošičeva c. (palača Del. zbor-
nice), kamor naj se tudi pošiljajo rokopisi.

NEODVISNO GLASILO ŽELEZNIČARJEV, UPOKOJENCEV IN TRANSPORTNEGA OSOBA

Pred novim delavskim pravilnikom

Izgleda, da bo v doglednem času Centralna direkcija le izdala spremembe in dopolnitve sedaj veljavnega delavskega pravilnika. To sklepamo iz odloka Generalne direkcije, ki se glasi:

»Na podlagi uredbe o izvedbi zavarovanja delavcev za onemoglost, starost in smrt je začela Generalna direkcija pripravljati tudi spremembe in dopolnitve pravilnika o delavcih državnih prometnih ustanov ter se bližajo tozadevna dela proti koncu.

Ker je s spremembami tudi predvideno, da bodo z uveljavljenjem sprememb sprejeti v penzijski fond državnih prometnih ustanov poleg stalnih delavcev tudičasni — poslednji sicer od prvega prihodnjega meseca po sprejemu v službo v svojstvu začasnega delavca — mora železniška uprava razpolagati s potrebnimi osebnimi podatki o vsakem stalnem ali začasnem delavcu radi določitve penzijske podlage. V to svrhu morajo službene edinice v roku 15 dni sestaviti za slehernega delavca posebne formulacije ter jih dostaviti glavni upravi pokojninskega fonda.

S 1. septembrom 1937 je bilo za vse privatne delavce uvedeno obvezno starostno zavarovanje in šele ta uvedba je dala železniški generalni direkciji pobudo, da misli na posplošitev starostnega zavarovanja delavstva na železnici. Doslej je starostno zavarovanje na železnici omejeno le na gotovo število delavcev, ki so bili toliko srečni, da so bili imenovani stalnim. Tisoči in tisoči delavcev, ki so še vedno začasni oziroma celo le pogodbeni, čeprav so že po več let na železnici, niso mogli biti sprejeti v pokojninski fond, ker jim železniška uprava ni priznala stalnosti, čeprav bi moral sleherni delavec po treh letih neprekinjene službe postati stalen. Iz gornjega navodila vidimo, da bo ostalo še vedno veliko železniških delavcev brez pokojninskega zavarovanja. Predvideva se zavarovanje za časne delavce, niti z besedico pa niso omenjeni pogodbeni delavci, kateri tvorijo danes glavni kader med progovnim delavstvom.

Obstoja upravičena bojazen, da bo rešitev manj kot polovičarska in če bo enkrat dodatek k pravilniku objavljen, bo zopet preteklo dosti vode v morje, predno bo mogoče doseči korekturo. Da je ta bojazen upravičena, je zgovoren dokaz vprašanje prevedbe kronskih rentnikov, za katere smo že l. 1929. dobili odgovor, da je njih prevedba izostala le vsled pogrške pri izdelavi besedila zakona o prevedbi kronskih pokojnin, iz katerega je pomotoma izostala označba rentnikov. — Do leta 1938. smo morali čakati na popravilo te pomote in vsled tega so prizadeti rentniki izgubili za 10 let diferenco med njihovo kronsko in odovarjajočo novo dinarsko rento.

Ko smo opozorili na to pomanjkljivost z željo, da jo v Generalni direkciji še pravočasno popravijo in sklenejo, da se prevede z naknadno veljavnostjo za časne vse one pogodbene delavce, ki so najmanj tri mesece neprekinjeno zaposleni na železnici, smatramo za potrebno, da podčrtamo še ostala neresena delavska vprašanja, ki naj se rešijo z napovedanim dodatkom:

Velika krivica se je zgodila delavstvu na železnici, ko se je zahtevalo

od njega še enkratno doplačilo za ves čas prejšnjega članstva v tedaj obstoječih delavskih fondih. Delavec, ki je na primer skozi 20 let redno plačeval odgovarjajoče prispevke v provizijski fond, mora sedaj za teh 20 let še enkrat plačati visoke prispevke v dinarski veljavni. Edino železniškemu delavcu se je prizadela ta krivica. Vsem ostalim delavcem (monopolskim, arzenalskim itd.), kakor tudi vsem državnim uslužbencem brez razlike je država vstela prejšnjo službeno dobo brez vsakih doplačil. Naj uvidi Generalna direkcija državnih železnic, da je krivično, zahtevati od železniškega delavca dvakratno plačilo prispevkov za eden in isti čas. Z napovedanim dodatkom naj se to doplačevanje ukine, doslej že vplačani zneski na račun teh naknadnih doplačil pa naj se vračunajo za redne članske prispevke.

Za delavce na železnici je predvidena sedaj za dosego polne pokojnine najmanj 39-letna službena doba. Gotovo je delo na železnici eno najtežjih in najodgovornejših ter je ta službena doba daleko predolga, o čemur se lahko prepriča Generalna direkcija pri glavni upravi delavskega pokojninskega fonda, kjer bo ugotovila, da naravnost porazno majhen procent delavcev vživa polno pokojnino. Če je za eksekutivno osebo na železnici predvidena 25-letna službena doba, za ostalo osebo 30-letna službena doba, je edino pravilno, da se tudi za delavce in profesionaliste na železnici zniža službena doba za dosego polne pokojnine vsaj na 30 let.

Vprašanje stalnosti je eno najbolj bolečih vprašanj za delavca. Čeprav predvideva pravilnik stalnost kot zagotovljeno pravico delavca, ki jo mora avtomatično prejeti, čim izpolni pogoje, dokazuje praksa, da je ta določba ostala le na papirju. Država kot delodajalec bi morala biti vzor vsem delodajalcem glede izpolnjevanja obvez, ki jih je prevzela. Naj dodatek res zagotavlja avtomatično pridobitev stalnosti slehernemu delavcu, čim izpolni predpisane pogoje.

Praksa zadnjih let na železnici dokazuje, da je vsako leto skoraj tretjina progovnega delavstva obsojena na daljšo ali krajšo brezposelnost. — Sleherni privatni delavec ima v času brezposelnosti pravico do brezposelnostne podpore, le železniški delavec v brezposelnosti ne dobi podpore ne pri Borzi dela, ne pri železniški upravi, ne pri občini, kjer stanuje. Obsojen je v času brezposelnosti na največje pomanjkanje. Uredite z dodatkom k pravilniku vprašanje brezpo-

selnega zavarovanja vseh onih delavcev, ki so v svojstvu pogodbenih izpostavljeni brezposelnosti.

Delavci na železnici imajo na papirju zajamčen neke vrste zaupniški sistem. Kljub temu, da obstoja to zajamčeno pravo že 8 let, se zaupniki niti enkrat še niso izvolili, ker do danes še ni izšel pravilnik. V Jugoslaviji obstoja že od leta 1922. zakon o zaščiti delavcev, ki predvideva točno vse predpise o volitvah, pravicah in dolžnostih delavskih zaupnikov. Kar vživa privatni delavec pri nas že 16 let, dajte tudi železniškemu delavcu ter omogočite izvolitev pravih delavskih zaupnikov.

Delavec danes hrepeni po nastavitvi in s tem po boljšem koščku kruha, na drugi strani pa se nastavitve boji. Zakaj? Z nastavitvijo se ga smatra kot na novosprejetega ter se mu šteje za pokojnino samo ona leta, ki jih prebije na železnici v svojstvu nastavljenca. Desetletja so železničarji že v bivši Avstriji vživali to pravico, da se jim je pri nastavitvi vstelo tudi za odmero pokojnine vse članstvo v delavskem provizijskem fondu. Tako odredbo imajo službene prašmatike nastavljenecv skoraj v vseh državah. Le pri nas smo naredili velik korak nazaj mesto naprej. Naj se predvidi v delavskem pravilniku možnost prenosa članstva ob nastavitvi za odmero pokojnine ter zasigura pri železniškem ministru, da s prihodnjim finančnim zakonom v toliko dopolni zakon o državnem prometnem osebju.

Tekom l. 1936/37. je draginja občutno porasla in to pri živilih za nad 20 odst. Nov draginski val je na pragu, draži se moka, draži se kruh, meso, mast in vse važnejše življenjske potrebščine. Plače železniških delavcev pa so ostale ves čas enako mizerne ter se je vsled porasta draginje položaj delavskih družin od meseca do meseca poslabševal. Zaslужek din 500.—, kakor ga predvideva pravilnik za navadnega delavca, ne zadostuje niti za preživljanje delavca samega, da o družini ne govorimo. Rešite z dodatkom k delavskemu pravilniku to najvažnejše vprašanje ter predvidite za delavca tako začetno plačo, da bo zadostala za skromno preživljanje njegove družine.

Železniški delavci so prejeli lanske leto in letos nešteto obljub, kako se bo njihovo stanje uredilo ter položaj zboljšal. Sedaj je čas, da se preide k izpolnitvi teh obljub in zasigura železniškemu delavcu stalnost, skromna eksistenca in starostna pre-

Kaj lahko doseže delavstvo, ako je enotno!

Razne organizacije pri nas v Jugoslaviji, ki so vtaknile v svoj naslov celo »nacionalne« okraske, so opetovano očitale, kako so vsega slabega in vseh neuspehov krive svobodne razredne organizacije, ki da so pod vplivom tujecev ter hočejo raznaroditi jugoslovenskega delavca. Ves boj proti svobodnim organizacijam pa je imel edino ta namen, da prepriča delodajalce in druge odločilne činitele, da se jim ni treba bati »nacionalnih« organizacij ter da jih za to lahko puste pri miru ali celo podpirajo pri njih razvoju. Škoda je trpelo delavstvo, ki ni bilo sposobno

za odločen nastop za zboljšanje svojega položaja.

Da so razne razredne strokovne organizacije edina res prava zaščita delavstva ter, da zamore delavec le potom takih svobodnih in od delodajalca neodvisnih organizacij doseči zboljšanje položaja, nam najlepše dokazuje delovanje švedskih strokovnih organizacij, o katerih je povedal njih delegat s. Sölvén na kongresu URSSJ-a v Zagrebu sledeče zanimive podatke:

»V avgustu letos praznuje švedsko delavsko strokovno gibanje svojo 40-letnico obstoja. To gibanje je pri-

bližno enako staro kakor naše ali vendar je velika razlika med obema gibanjima.

Švedske organizacije so imele izpočetka 37.000 članov, danes jih imajo 850.000.

Samo v letu 1937. se je število članov pomnožilo za 11 odstotkov. V vsej državi je nad 7100 organizacij, ki so podeljene na 42 strokovnih in industrijskih zvez. Kako veliko je to število organiziranih delavcev, se vidi, če vemo, da ima Švedska le 6.300.000 prebivalcev, torej je več kot polovico manjša kakor Jugoslavija.

Strokovno gibanje je na švedskem najmočnejša organizacija v deželi.

V primeri s prebivalstvom pa tudi največja organizacija na svetu. Organiziranega je 21 odstotkov vsega prebivalstva, ki je sposobno za delo ali 13,5 odstotkov vsega prebivalstva.

Razen strokovnih organizacij amsterdamske smeri je na švedskem nekaj reformističnih strokovnih organizacij, ki pa imajo vse skupaj le okoli 20.000 članov. Nerazredne strokovne organizacije štejejo le okoli 30.000 članov.

Švedske strokovne organizacije smatrajo za svojo nalogo predvsem

ureditev delovnih in mezdnih pogojev s kolektivnimi pogodbami.

Moderna kolektivna pogodba postaja težišče strokovne akcije. V industriji so tarifne pogodbe naletele na splošno priznanje, toda tudi v gozdnem gospodarstvu in kmetištvu ter prometu in trgovini prihajajo kolektivne pogodbe bolj in bolj v prakso. Iz načelnih razlogov kolektivne pogodbe kot formo v delovnih odnosih odklanjajo edino trgovski pomočniki in uradniki. Toda tudi ta odpor je že marsikje odpravljen. — Pravna veljava tarifnih pogodb pa je zajamčena s posebnim zakonom iz leta 1928.

Sedaj je v veljavi okoli 10.000 kolektivnih pogodb, ki veljajo za 43.000 delodajalcev in okoli 730.000 delavcev.

Delovni pogoji so potemtakem utrjeni s tarifami za 87 odst. članov strokovnega gibanja.

Ta razvoj je stalno spremljalo intenzivno organizacijsko delo. Priznati pa je treba, da smo na švedskem imeli izredno ugodna tla za delo. Prastara nacionalna samostojnost, več kot sto let miru od zunaj, plemensko, jezikovno in religijsko enotnost, homogenost prebivalstva, politične svoboščine, predvsem neomejena svoboda koalicije, vse to so bili jako ugodni pogoji za pravilni razvoj socialnih odnosov v švedski, to so bili pogoji, ki so našemu strokovnemu gibanju koristili.

Delavec, ki je l. 1913. prejemal 100 švedskih kron, zasluži danes 150 kron.

Indeks realne dneine, ki je z letom 1913. ugotovljen na 100, se je zvišal leta 1937. za industrijske delavce, moške, ženske in mlade delavce, na 150. To se pravi, delavec kupi danes eno tretjino življenjskih potrebščin več, kot leta 1913. Za časa minule konjunktturne krize je nivo dneine padel, ali spričo vladne politike, da odpravi posledice krize, padec ni bil tako velik kakor v drugih deželah. Izboljšanje konjunktture lahko presojamo po številu nezaposle-

nih: sedaj jih je 20.700, dočim jih je bilo 190.000 začetkom leta 1933.

Socialna zakonodaja

Švedske je izredno obsežna; ta zakonodaja ureja delovni čas, delavsko varstvo, zavarovanje za bolezen in nezgodo, nezaposlenost, zavarovanje najemnikov v slučaju delovnih sporov. Zakonita je tudi pravica kolicije in javne diskusije in končno arbitraža v sporih glede delovnih odnosov.

Povečana odgovornost in moč strokovnega gibanja v naši deželi je zahtevala tudi, da smo morali izpremeniti stališče proti mnogim problemom. Težnja po splošni centralizaciji je ono, kar naše švedsko gibanje najbolj karakterizira. V zadnjem času zlasti študiramo odnos strokovnih organizacij napram gospodarskemu življenju. Gre

za izdelavo pozitivnega gospodarskega političnega programa,

ki naj obenem obseza najširšo kontrolo nad celokupno gospodarsko produkcijo. V tem kompleksu je tudi problem omejevanja gospodarskih sporov in regulacija konfliktov v področju delovnih odnosov. Na pr. vprašanje odpuščenja delavcev iz posla itd. Namen tega je, da se delovni trg čimbolje organizira in da se državna intervencija opira na tako zakonodajo, ki zadovoljuje obe strani.

V teh navedbah in opisu strokovnega gibanja na Švedskem se zrcali izrazita zavest odgovornosti ne le med delavci, ampak tudi med ostalim prebivalstvom z ozirom na splošne interese družbe.

Pravilnik o službeni obleki in delavstvo

V zadnji številki »Železničarja« sem bral določbe novega pravilnika o službeni obleki. Pregledal sem, katere kategorije vse dobe službeno obleko, zaman pa sem iskal paragraf, ki bi govoril, kakšna službena obleka pripada delavstvu.

Ni še dolgo, kar se je vršilo pri nas v Mariboru veliko zborovanje gotovega železničarskega kluba, na katerem so poročali zelo merodajni gospodje, koliko dobrot se obeta železničarjem. Zelo ugleden funkcionar je poročal, da bo z novim pravilnikom o službeni obleki ugodeno vsem upravičenim željam železničarjev ter da bodo zlasti nižji uslužbenci prišli do svojih pravic.

V kurilnicah smo premožarji in razni čistilci gotovo pri najslabšem in najbolj umazanem delu. Službo moramo vsi opraviti ob vsakem vremenu in to nepretrgoma po 12 ur. Če je kdo upravičen do delovne obleke, smo gotovo upravičeni mi. Enako smo upravičeni tudi do dežnih plašev, ker ti plašči, ki jih sedaj imamo, niti od daleč niso več podobni dežnemu plašču in sedaj se celo govori, da so ti plašči zadnji, v bodoče pa si bo moral premožar, da se zaščiti pred dežjem, kupiti dežni plašč sam od svojih »sijajnih« prejemkov.

Ker se gotov železničarski klub hvali, kako odločilen vpliv ima pri vodilnih funkcionarjih v Beogradu, ga opozarjamo na krivico, ki se je

pripetila premožarjem in čistilcem v kurilnicah.

zahtevamo, da naj se nam storjena krivica popravi z novim pravilnikom, ali pa vsaj z dodatkom, ki naj predvidi najnujnejšo delovno obleko in dežne plašče za premožarje in čistilce.

Premožar.

(Op. ured.: Slične dopise smo prejeli tudi od drugod, zlasti iz vrst govnih delavcev, ki so enako pri pravilniku o službeni obleki popolnoma prezreti. Po podržavljenju je delavstvo izgubilo zadnje ostatke pravic iz naslova delovne obleke ter je prišlo tako daleč, da se delavca sploh ne smatra več za pravega železničarja. Vsled tega se pri nastavitvi tudi ne vračuna prejšnja delavska služba. Gotovo je velika krivica, da se je v pravilniku o službeni obleki skoraj popolnoma prezrlo delavstvo, ki je pri izvrševanju svoje službe največ izpostavljeno vsem vremenskim neprilikam. Pri današnjih razmerah žal ni pričakovati vidnega zboljšanja. — Glas delavca na železnici danes ni upoštevan ter se daleč ne čuje, ker so ravno delavci organizacijsko najbolj razcepljeni. Treba bo kreniti na pravo pot, ki naj združi prav vse delavce brez razlike njih politične orientacije v enotno železničarsko organizacijo, ker šele tedaj bo delavec na železnici upoštevan.)

Nabavljalna zadruga uslužbencev državnih železnic v Ljubljani

bo imela redni letni občni zbor dne 26. maja 1938 ob 8. uri v prostorih kina »Sloge« v poslopju ljubljanske železniške direkcije s sledečim dnevnim redom:

1. Konstituiranje skupščine.
2. Čitanje poročila upravnega odbora o poslovanju zadruga in letnih sklepnih računih za poslovno leto 1937 in predloga, kako naj se razdeli poslovni prebitki.
3. Čitanje poročila nadzornega odbora o poslovanju zadruga in letnih sklepnih računih za poslovno leto 1937 in o predlogu za razdelitev poslovnega prebitka ter predloga o podelitvi razrešnice.
4. Razprava in sklepanje:
 - a) o odobritvi poročila upravnega odbora,
 - b) o odobritvi poročila nadzornega odbora,
 - c) o odobritvi sklepnih računov,
 - č) o dobitvi predloga o razdelitvi poslovnega prebitka,
 - d) o razrešnici članom upravnega in nadzornega odbora.
5. Razprava in sklepanje o predlogu delegatov mariborskega okoliša »Delitve Nabavljalne zadruga r. z. z o. j. Ljubljana in Maribor s pripadajočima dosedanjima področjima.«
6. Razprava in sklepanje o spremembah posameznih členov Pravilnika o volitvah delegatov in njih namestnikov za skupščine Nabavljalne zadruga po predlogih upravnega odbora in delegatov.

niku mora izročiti lastnoročno podpisano pooblastilo za zastopstvo in pooblastilo, katero prejme zase od zadruga (čl. 25 pravilnika o volitvah delegatov).

Vsak delegat mora prinesiti pisмено pooblastilo, ki mu ga dostavi

zadruga (čl. 56 t. 2 pravil).

Skupščini smejo prisostvovati tudi vsi člani zadruga, čeprav niso delegati, vendar nimajo pravico do razprave in do glasovanja. Vsak član se bo moral legitimirati s člansko izkaznico!

Važno za železničarje!

Prošnje za zdravljenje otrok med počitnicami vložite takoj. Opozarjamo vse železničarje, ki imajo slabotne otroke ter bi želeli prositi bolniški fond za prispevek za zdravljenje v raznih zdraviliščih in domovih med počitnicami, da morajo vložiti tozadevne prošnje na Oblastno upravo bolniškega fonda najkasneje do 20. maja 1938. Kasnejših prošenj upravni odbor z ozirom na omejene kredite ne bo mogel upoštevati.

Letovanje otrok železničarjev v domu Nabavljalne zadruga v Martuljku. Nabavljalna zadruga uslužbencev drž. železnic je objavila, da bodeta ob velikih počitnicah v domu v Martuljku dva otroška počitniška tečaja in sicer: za dečke od 1. do 29. julija, za deklice od 3. do 30. avgusta. V te tečaje bodo sprejeti slabotni, okrepitev in gorskega zraka potrebni otroci železničarjev ljubljanske direkcije od dovršenega 7. do dovršenega 16. leta starosti.

Prošnje za sprejem je nasloviti na Nabavljalno zadruga Ljubljana, Masarykova c. 17 in sicer za dečke najkasneje do 25. maja, za deklice do 20. junija 1938.

V vsaki prošnji je navesti:

a) rodbinsko in krstno ime očeta (matere, skrbnika), zvanje, službeno mesto, točen naslov, višina mesečnih prejemkov, število otrok in člani zadruga še člansko številko.

b) krstno ime otroka, ki naj se sprejme v dom, njegove točne rojstne podatke, kateri učni zavod in razred je otrok obiskoval preteklo šolsko leto, njegovo splošno zdravstveno stanje, teže in kjer je potrebno, da jih na letovanju nadzorne osebe poznajo in upoštevajo, zaupno tudi morebitne lastnosti in nagnjenja otroka.

O rešitvah bo zadruga obvestila proslce pri dečkih najkasneje do 5. junija, pri deklicah pa do 26. junija. Osnovna oskrbnina znaša letos dnevno po Din 12.— za otroke delavcev, a po Din 14.— za otroke nastavljenih.

V oskrbnini je všteto prenočišče, prehrana (5 krat na dan), stalno nadzorstvo, tedensko po ena dopisnica, lahka bolniška oskrba v domu, kopanje v prostem bazenu, uporaba igrišč in igrač.

Potne stroške za vožnjo tja in nazaj plača vsak sam.

Izdatke za večja popravila oblačil in večje stroške, ki bi nastali pri težji boleznih, se zaračunajo posebej.

Železničarjem se obetalo boljši časi

Železničarji so tekom zadnjih desetih let doživeli že mnogo razočaranj ki pa jih niso spametovale. Najrazličnejšim organizacijam so sledili, v prvi vrsti seveda onim, ki so začrtavljale, da imajo besedo pri odločilnih mestih. Skozi radikalščino so prijadrali v JNSarstvo, ogrevali so se za razne Jevtiče, škilili so za režimskimi strankami, upajoč na gotove ugodnosti, če ne za splošnost, pa vsaj za posameznika, ki bo bolj v bližini bogatinove mize. Razočarani so bili vsaj kar se pretežne večine železničarjev tiče — kako drobtinico je seveda vjel kak železničarski prvoboritelj — vendar to večine železničarjev še ni spametovalo. Star običaj — nosi vedno znak onega, ki trenutno odloča — se je ukoreninil pri večini železničarjev, ki se boje organizacije in odločnega nastopa za svoje pravice. Vseposvodi iščejo zaščite in moledujejo za miloščino, zato ni čudno, da še danes uspevajo organizacije, ki so se s svojim delovanjem diskreditirale, vendar so znale vzdržati govornice o dobrih vezah v Beogradu.

Udruženje jugoslovanskih nacional-

Oskrbnino lahko plačajo oni železničarji, ki žive v slabših gmočnih razmerah, v osmih obrokih, vendar morajo za to zaprositi Nabavljalno zadruga. Kdor pa je prosil za prispevek upravo bolniškega fonda, naj pošlje rešitev, ki jo bo prejel od fonda, Nabavljalni zadrugi.

Zamena drv za premož po čl. 88 pravilnika o postranskih prejemkih. S čl. 88 pravilnika o postranskih prejemkih je predvideno, koliko ton premoža in koliko kub. m drv lahko dobi železničar od železnice za lastno uporabo po režijski ceni. Generalna direkcija državnih železnic je izdala pojasnilo, da se mesto 4 kub. m drv lahko odobri železničarju nakup 1 tone premoža.

Na podlagi te odobritve zamorejo torej uslužbenci, kakor tudi upokojenci, katerim radi večjega gospodinjstva vsled številne družine, odnosno vsled velikega ali vlažnega stanovanja, odrejena količina premoža ne zadostuje, zaprositi pri šefu svoje edinice, da jim potrdi potrebo po večji količini premoža v dobavni knjižici za kurivo. Na podlagi takega potrdila se potem lahko izvrši zamena drv za premož v gornjem razmerju in bodo tako lahko dobili večjo količino režijskega premoža.

Prejemki dnevničarjev ob postavitvi. Doslej je veljala praksa, da dobi dnevničar, ako je med mesecem nastavljen, plačo nastavljenca šele od prihodnjega prvega, prejemki kot dnevničarju pa se mu ukinejo z dnem postavitve. Pripetili so se primeri, da je bil dnevničar postavljen drugič v mesecu in je moral tako ves mesec delati zastoj. Sedaj je bilo objavljeno rešenje Državnega sveta o tolmačenju §§ 30 in 165 uradniškega zakona, s katerim je odrejeno: »Osebi, ki je bila kot dnevničar postavljena za državnega uslužbenca in pri tem ni prekinila službe, pripada dnevničarska nagrada do konca dotičnega meseca, v katerem je bilo postavljenje izvršeno.« Na podlagi tega rešenja je izdala Generalna direkcija državnih železnic v Beogradu pojasnilo, da velja ta odredba tudi za nastavitve dnevničarjev na železnici. Vsi dnevničarji, ki so bili nastavljeni po 16. dec. 1937 ter jim je bila dnevničarska nagrada od dneva nastavitve do konca meseca ukinjena, dobe za ta čas izplačane prejemke.

nih železničarjev še vedno ponosno vzdiguje svojo zastavo in razglašava vsem po svetu, da šteje 40.000 članov. Torej 40.000 je še železničarjev v Jugoslaviji, ki slede gotovi organizaciji, čeprav so na lastni koži preizkusili, kako dobro jih ta organizacija zastopa. Ves čas, kar si ta organizacija lasti monopol zastopstva železničarjev, železničarji niso dosegli niti enega uspeha, marveč so v tem času zgubili gotovo polovico pravic, ki jih je svoječasno priborila razredna železničarska organizacija.

Cveto kategorijske organizacije. Delodajalec se je zavedal, da lahko postane tudi organizacija, kot je UJNZB, nevarna, ako pridejo v njej do vpliva ljudje, ki bi imeli pred svojimi očmi le dobrobit splošnosti. — Vsled tega je pravočasno poskrbel za razcepitev železničarjev na kategorijske organizacije, češ, te se bodo borile med seboj, vsaka bo hotela pravice le za sebe in tako bomo lahko te organizacije izigrali eno proti drugi in nam ne bo treba nobenemu nič dati, ker bo vsaka posamezna prešibka za odločnejši nastop.

V zadnjem času se obetajo rešitelji še od druge strani. Začeli so se ustanovljati takozvani železničarski klubi JRZ. Zadnje mesece so obdržali ti klubi v važnejših mestih ljubljanske železniške direktije svoje občne zbornice in prav je, da objavimo iz teh občnih zborov za bodočnost poročila. Da se nam ne bo očitala pristranost, objavljamo poročila po njih uradnem organu »Slovincu«.

Na občnem zboru železničarskega kluba JRZ v Ljubljani so zbrani železničarji z navdušenjem pozdravljali ljubljanskega župana dr. Adlešiča, ki je govoril o političnem položaju. G. Ponikvar je nato stvarno razložil, da je g. prometni minister dr. Spaho mnogo storil za napredek slovenskega železničarskega stanu ter je nastopil proti »navideznim strokovnim organizacijam«, ki s svojimi demagoškimi zahtevami licitirajo, toda te zahteve železničarskemu stanu le škodujejo. Ogromna dela za našega železničarja sta doslej odpravila ministra dr. Korošec in dr. Krek in slovenski železničar jima zaupa še nadalje. (Prosto po »Slovincu«.)

Tudi v Mariboru se je vršilo zborovanje kluba železničarjev JRZ, ki so ga posetili poleg železničarjev še gg. minister dr. Miha Krek, župan dr. Juvan, podžupan Žebot, policijski upravnik Trstenjak ter drugi odličniki. Po poročilu, ki je bilo objavljeno v »Slovincu«, posnemamo v informacijo železničarjem sledeče:

»Predsednik kluba JRZ g. Masič iz Ljubljane je navedel razloge, ki so železničarje privedli do tega, da so se organizirali v posebnem klubu v okviru politične stranke. Vodstvo kluba more že sedaj reči, da se v svojih računih ni zmotilo in da je pri merodajnih faktorjih našlo za svoje delo v prid železničarskemu stanu toliko razumevanja, kolikor ga še nikdar poprej ni našla nobena strokovna organizacija. Železničarska organizacija je sedaj popolnoma izvedena ne le v Sloveniji, marveč tudi v drugih banovinah. Klub je dosedaj že mnogo dosegel.«

(Žal g. Masič ni teh uspehov podrobno naštel, da bi zamogli priznati železničarji pri železničarski direktiji, ki najbrže te uspehe zamolčuje, zahtevati izplačilo pripadajočih jim diferenc. Op. ured.)

G. Ponikvar je nato poročal o strokovnem udejstvovanju kluba in povedal, da stojimo pred novim pravilnikom za delavce, novelo zakona o drž. prom. osebju ter raznimi spremembami ter je ugotovil, da je klub našel pri njihovih ministrih, poslancih in senatorjih popolno razumevanje ter je bilo klubovo mnenje vedno priznано kot merodajno. Tudi to izjavo si moramo zapomniti, da ne bomo kasneje koga po krivem obdolžili očetovstva »nezakonskega otroka«, če bo ta otrok pohabljen in ne bomo imeli z njim veselja, marveč le skrbi in težave.

G. minister dr. Miha Krek pa je izvajal (citiramo po »Slovincu«):

»Sedanja JRZ je tista stranka, ki s svojimi voditelji dr. Stojadinovičem, dr. Korošcem in dr. Spahom posveča vso pažnjo železničarskemu stanu, ki ima Korošev režim v prometnem resoru gotovo v lepem spominu. Dr. Korošec je vselej znal najti sredstev in potov, da so železničarji mogli blagodejno čutiti njegov interes zanje. — Čeprav ima dr. Korošec v sedanjih vladi drug resor, najdelikatnejši v današnjih razmerah — je živo zainteresiran na vseh železničarskih vprašanjih ter se vedno zavzema za njih pravilno in pravično rešitev. Železničarski problem je del problema državnega uslužbenstva, kateremu je sedanja vlada morala pred 2 leti znižati prejemke, ker je ob prevzemu oblasti našla prazne blagajne. Čim pa se je stanje državnih blagajn zboljšalo, je vrnila svojim nameščencem del odtegljajev, vendar ni mogla vsega, ker je morala presežek svojih proračunskih dohodkov porabiti za popravilo starih železniških prog, ki jih je prejšnji režim tako zanemaril, da smo imeli nesreče, ki jih je povzročilo dezo-latnost stanja našega železničarkega omrežja. Gotovo pa imajo železničarji sedaj občutek, da se bliža čas izboljšanja, saj vozijo po naših progah polne vlake, kar odpira državnim blagajni nove vire dohodkov, iz katerih bo mogoče železničarjem dati, kar jim po pravici gre. Vlada na železniško osebje ni nehala misliti ter je v okviru možnosti ugodila njihovim željam. Prometni minister je dobil pooblastilo za novelo k zakonu, ki bo uredil železničarska vprašanja. Imenovana je že komisija, ki dela na tej noveli. V letošnjem finančnem zakonu je rešeno vprašanje starih in kronskih vpokojencev, ki se prevedejo na dinarske vpokojence.

Pripravlja se novela k delavskemu pravilniku, ki bo uredila starostno zavarovanje vsega žel. delavstva, nastavljenega in nenastavljenega. Zaposlitev delavstva bo

urejena. Nov pravilnik bo predvideval stalno število delovnih ur in število tega delavstva bo normirano.

Izdelan je pravilnik o službeni obleki, ki bo izdatke državne, blagajne povečal za 8 milijonov dinarjev. Z njim bodo tozadevni prispevki nižjemu uslužbenstvu zvišani za 50 odst. Generalna direktija pripravlja nov pravilnik, ki predvideva izboljšanje posebnih dohodkov osebja. — Pri starem pravilniku so slovenski železničarji bili prikrašani za 50 odst. Podpisan je že pravilnik o izpitih, ki jih morajo v svrhu napredovanja polagati železničarji, pa jih niso mogli polagati, ker ni bilo pravilnika, in so bili zato občutno oškodovani.«

Res lepe besede in ugotovitve, na podlagi katerih lahko sklepamo, da bo kmalu na železnicah zavladalo največje zadovoljstvo, ako se ne pripeti, da bo v pravilnikih nekaj drugega napisano, kakor je sedaj objavljeno.

V našem listu doslej nismo nikdar uganjali demagoģijo in jo tudi v bodoče ne bomo. Smatramo za svojo dolžnost, da vedno neoziraje se na interese enih ali drugih iznesemo minimalne zahteve železničarjev ter nastopimo odločno za povrnitev svoječasno odvzetih pravic ter za tako ureditev mezdnege vprašanja vseh železničarjev — torej tudi delavstva — da bo slehernemu zjamčeno sicer skromno, vendar pošteno preživljanje njegove družine. Ker želimo, da pridejo tudi železničarji končno do skromnega eksistenčnega minimuma in do osnovnih delavskih pravic, moramo ponovno poudariti, da se motijo vsi oni, ki pričakujejo rešitev od zgoraj. Motijo se enako vsi oni, ki pričakujejo rešitev od znanj. Rešitev vseh perečih železničarskih vprašanj je odvisna od železničarjev samih. Dolžnost vseh železničarjev je, da ob vsaki priliki nastopijo za pravico svobodnega organiziranja ter da se organizirajo v enotni železničarski organizaciji, ker le ta bo sposobna, voditi akcijo za izboljšanje položaja. Dokler bodo železničarji razcepljeni na razne kategorijske organizacije in bodo izigrali eden drugega, toliko časa bodo tepeni eni in drugi. Vsled tega je skrajni čas, da železničarji izpregledajo ter se na strokovnem polju združijo v res enotni fronti, postavijo skupne zahteve, za katere se bodo skupno borili, ker le tako bo zasiguran uspeh.

Kongres strokovne komisije za Slovenijo

se bo vršil v Ljubljani in sicer v nedeljo, dne 22. maja ob 9. uri dopoldne v dvorani Delavske zbornice s sledečim dnevnim redom:

1. Otvoritev kongresa:
 - a) konstituiranje kongresa,
 - b) volitev verifikacijske komisije,
 - c) volitev komisije za poedine točke dnevnega reda.
2. Poročila:
 - a) predsednika,
 - b) tajnika,
 - c) blagajnika,
 - d) finančne kontrole.
3. Gospodarska politika in položaj delavstva, referent s. Sedej.
4. Socialna zakonodaja (Stanko).
5. Delavski tisk in delavski sindikalno gibanje (Svetek).
6. Sindikalna politika v Sloveniji z ozirom na sklepe kongresa URSSJ-a (Sedej).
7. Volitev novega odbora in finančne kontrole.
8. Razno.

Zadruga »Železničarski dom« v Ljubljani

ima redni letni občni zbor dne 31. maja 1938 ob 19. uri zvečer v zadruginih prostorih (Ljubljana, Novi trg št. 2) z naslednjim dnevnim redom:

1. Čitanje zapisnika zadnjega občnega zbora;
2. poročilo načelstva in nadzorstva ter odobritev bilance za leto 1937;
3. eventuelni samostojni predlogi;
4. sprejem novih pravil;
5. razno.

Če občni zbor ob določeni uri ne bi bil sklepčen, se bo vršil drugi občni zbor eno uro pozneje ob vsaki udeležbi.

Načelstvo.

Šta je sa opštim penzionim osiguranjem željezničarskih radnika?

O pitanju opšteg penzionog osiguranja željezničarskih radnika moglo i imalo bi se puno da piše i govori. Pogotovo danas, kad u našoj zemlji već i postoji opšte penziono osiguranje svih radnika i namještenika na osnovu uredbe o istom, koja je stupila na snagu 1. sept. 1937 g. Posle stupanja na snagu te uredbe nema više u Jugoslaviji ni jednog privatnog radnika, koji je zaposlen, a da ne plaća pored doprinosa za slučaj bolesti i besposlice i doprinosa za penziono osiguranje. Jedino u slučaju, ako je radnik kod stupanja na posao navršio 60 godina starosti oprašta se ga od plaćanja penzionog doprinosa. Uredba izričito predviđa, da se izuzimaju radnici i službenici državnih saobraćajnih ustanova sa motivacijom, da oni »već uživaju penziono osiguranje i poseduju svoj posebni penzioni fond.«

Tačno jeste, da kod državnih željeznica postoji radnički penzioni fond, a isto tako je tačno, da blagodat tog fonda uživa samo ograničen i to manji broj željezničarskih radnika. Jedan veliki broj radnika ne može da uživa pogodnosti fonda, jer ne može ispuniti propisanih uslova, pošto su na dan nastupa službe kod državnih saobraćajnih ustanova već prošli 33 godinu starosti. U osiguranju privatnih radnika može radnik i sa 59 godina starosti pristupiti te se osigurati za starost, dok kod državnih željeznica onaj koji je na dan nastupa službe bio stariji od 33 go-

dine, nema uslova za stalnost i penziono osiguranje. Mislimo, da bi bilo već vreme, da nadležni faktori povedu po ovom pitanju malo više računa i interesovanja a pogotovo, kada su u pitanju životni interesi radnika. Već je krajnje vreme, da se pitanje penzionog osiguranja radnika reši na taj način, da se omogući svakom radniku državnih saobraćajnih ustanova pristup u radnički penzioni fond te time osigura sve radnike za starost i iznemoglost.

Ima jedna još žalosnija činjenica: Čak i oni radnici, koji su ispunili sve uslove za sticanje stalnosti te su nekoji na željeznici već preko 6 godina, oni još danas nisu stalni te se kaže, da će morati posle prijema u radnički penzioni fond platiti doprinose za sve godine unatrag. Zar ovo nije više nego žalosno: Ispuniti sve uslove, a ne postići stalnost. Jer ne uživa stalnosti, ne može biti primljen u penzioni fond, jer nije član penzionog fonda, ne dobije plaćenog godišnjeg dopusta.

Tražimo nadležnu Generalnu direktiju i Ministarstvo saobraćaja, da sva ova pitanja pravedno reše te nared službenim jedinicama, da automatski priznaju stalnost svim radnicima, koji ispunjavaju propisane uslove te im priznaju godišnje dopuste.

Radnik sarajevske radionice.

Kongres Ujedinjenog radničkog sindikalnog saveza

17. i 18. aprila održavao se je u Zagrebu kongres URSSJ-a koji je sa punim uspjehom završio svoj rad. Od inozemnih delegata kongresu prisustvovali su slijedeći drugovi: Rudolf Tayerle iz Praga, koji je zastupao Međunarodni sindikalni savez i čehoslovački sindikalni pokret; drugovi Arnold Sölvén i Axel Strand iz Stockholma, zastupali su švedski sindikalni pokret; sindikalnu centralu u Danskoj zastupao je drug Jensen; nizozemsku zemaljsku sindikalnu centralu drug Van der Lende i madjarsku sindikalnu centralu drug Beno Gal. Od Međunarodnog ureda rada prisustvovao je drug dr. Steinitz. Centralu za radničko vaspitanje zastupao je drug dr. Živko Topalović. Zasedanju kongresa je prisustvovalo 229 delegata svih organizacija koje su u sklopu URSSJ-a. Iz izvještaja verifikacionog odbora ustanovljeno je da se u 35 sastavnih organizacija nalazi u evidenciji ukupno 54.707 radnika i radnica.

Izvještaje po pojedinim točkama dnevnog reda podnijeli su slijedeći referenti, Bogdan Krekić — rad zemaljske sindikalne centrale; Lovro Jakomin — ekonomski položaj radničke klase; Milorad Belić — problem minimalnih nadnica; Vladimir Pfeifer — socijalna politika; Adam Katić — tarifne akcije; Miroslav Pintar — organizaciono i akciono jedinstvo. — Svi podneseni izvještaji bili su pažljivo saslušani od prisutnih. Diskusija, koja je slijedila nakon izvještaja, bila je u svakom pogledu na visini. Brojni govornici raspravljali su sva pitanja sa velikim

poznavanjem i ukazivali na najvažnije zadatke budućeg rada.

Zaključci kongresa sadržani su u više rezolucija koje je kongres jednoglasno primio. Tako je primljena rezolucija po budućoj tarifnoj politici sindikalnog pokreta, o organizacionom i akcionom jedinstvu, slobodi koalicije, Uredbi o minimalnim nadnicama i o zadatcima pokreta URSSJ-a. U rezoluciji koja se odnosi na zadatke u budućem radu i karakter slobodnog sindikalnog pokreta, naročito je istaknuto klasno obilježje radničkog sindikalnog pokreta, ali i puna partijsko - politička nezavisnost. U pogledu kulturno-prosvjetnog rada također su donešeni potrebni zaključci.

Nakon što je završena rasprava po izvještajima i primljene sve rezolucije, prešlo se je na izbor nove uprave. Kongresu je podnesena samo jedna kandidatska lista koja je jednoglasno primljena. U novu centralu ušli su većinom poznati istaknuti funkcioneri slobodnog radničkog sindikalnog pokreta koji daju jamstvo da će se budući rad odvijati ispravnim pravcem, na korist cjelokupne radničke klase.

Neosporno je da održani kongres po svome radu i odlukama predstavlja snažnu i vidljivu manifestaciju jedinstva i solidarnosti radničke klase. Kongres, na kojemu je bilo zastupano više od 50.000 radnika, dao je ponovno povjerenje URSSJ-u i jasno dokazao da radničke sindikalne organizacije u sklopu URSSJ-a jesu predstavnice klasnog radničkog sindikalnog pokreta.

Skidanje zarade u sarajevskoj radionici

U sarajevskoj glavnoj željezničkoj radionici postoji akordni sistem rada. Akord deli se na dvije grupe: I. i II. Količnik kod I. grupe deli se sa Din 5 po satu, a u II. grupi po Din 4.10. Svi radnici koji su prekoračili nadnicu Din 48 uživaju akord po I. grupi, a oni sa nadnicom do Din 48 uživaju II. grupu.

Šta se sad sve dešava kod nas? Svojevremeno plaćala se je I. grupa sa Din 5.80, pa je bila sve malo po malo reducirana na Din 5, a u najnovijem vremenu I. grupa snižuje se

na Din 4.50. Za ovo sniženje moramo se zahvaliti mozgovima iz Udruženja nacionalnih željezničara, koji su tražili tobožnje izravnanje količnika II. grupe sa prvom tako da bi postojao samo jedan ključ. Gospoda postigla je izravnanje time, da se je reducirao ključ za I. grupu od svoje-vremenih Din 5.80 na Din 4.50 te je tako I. grupa de facto izravnana sa drugom na štetu samih radnika, a korist od toga imade uprava.

Eto vidite drugovi željezničari, kako nam gospoda iz »Udruženja«

svojim intervencijama donosi uvijek nova »poboljšanja« na našu štetu. Radnici protestuju protiv ovakvog izravnanja, jer je ključ i za I. grupu već do sada bio premalen. Radnici tražimo **pravo izravnanje** u akordnom sistemu, koje se može postići jedino na taj način, da se de facto

ukida II. grupa te svim radnicima prizna barem Din 5.50.

Drugovi željezničari! Sadašnji će se ključ poboljšati te postići pravo izravnanje tada, kada ćete preuzeti svoju sudbinu u svoje vlastite ruke. Jer ako mi sami sebi ne pomognemo, niko nam neće pomoći.

Drug Baraga Ivan 70-godišnjak

Socijalistički veteran bivše Donje Štjarske, drug Ivan Baraga, doživljuje 15. maja o. g. svoj sedamdeseti rođendan. Starija generacija socijalista dobro se sjeća njegove socijalističke aktivnosti. Kao mlad željezničar upoznao se je drug Baraga sa socijalističkom doktrinom, kojoj je ostao vjeran i dosljedan do u stare dane sa jednakom voljom i sa jednakim oduševljenjem. Odmah u početku svoje djelatnosti kao najamni radnik drug Baraga spoznao je društvenu podijeljenost na klase: na klasu imajućih i klasu robotajućih, koja spoznaja ga je opredijelila za klasnu željezničarsku organizaciju, u kojoj je bio aktivan od prvog dana članstva pa sve dok je postojala. Pol vijeka drug Baraga nalazio se u prvim redovima borbe i napora.

Odajući ovim putem priznanje i poštovanje drugu Baragi prigodom njegove 70-godišnjice mi podvlačimo, da je pred 40—50 godina biti socijalista i klasni borac značilo biti spreman na najveće žrtve i podnijeti najveće patnje. Na socijaliste gledalo se kao na jeretike, s kojima treba

obračunavati brzo i grubo. Tada raširen i čvrst klerikalizam unosio je u to obračunavanje bezobzirnu grubost. Ko nije pokleknuo pod moralnom torturom, imao je da podnese i fizičku. Drug Baraga je sva krštenja izdržao stočki i ostao je vjeran idealima, koje danas otvoreno i sa ponosom slijede milijoni proletera širom svijeta. Do te veličine mogli su socijalizam da izdignu samo ovakvi čelik-karakteristi kao što je naš drug Baraga.

Prigodom 70-godišnjice mi ovim putem stišćemo vjernu desnicu drugu Barage i želimo mu još mnogoljetan život. Njemu kao i svima nama neka čini zadovoljstvo činjenica, što napore njegovi kao i njegovih vršnjaka nisu bili uzaludni: **na razvalinama prošlosti sve više uzdiže se hridina socijalističke budućnosti.** Ugledajući se u svijetao primjer druga Barage današnja generacija treba da nastoji, da ta hridina postane još ogromnija i još silnija. U tome znaku da si nam stari druže: **Zdravo!**

Mednarodni pregled

Danska

Parlament je usvojio zakon, kojim se povisiju plaće željezničara za 96 do 168 Kruna, a familijarnima još za dvije trećine više. Povišenje plaća kreće se od oko 11 do 12 posto, što je u srazmjeri sa uvećanom skupnošću.

Ovako je u Danskoj. To je zemlja visoke materijalne kulture i sa čvrstim demokratskim režimom. Klasna željezničarska organizacija slobodno djeluje.

Indija

Između uprave željeznica i drugarske sindikalne organizacije došlo je do spora radi neudovljenja zahtjevu za povišću plaća. Akcija organizacije išla je u smjeru štrajka, do kojeg nije došlo, jer je u zadnji čas uprava željeznica dala izjavu, da je spremna povisiti zarade osoblju za 9 do 10 posto.

I u Indiji, zemlji dalekog Istoka, klasna željezničarska organizacija slobodno djeluje.

Belgija

Na zauzimanje drugarske željezničarske organizacije pristalo je internacionalno društvo spavaćih kola, da u glavnu upravnu komisiju udje i jedan predstavnik uposlenih službe-

nika. To je svakako velik uspjeh, jer su predstavnici toga društva sve doskora bili suvereni gospodari ne samo nad spavaćim kolima, nego i nad uposlenim osobljem.

Nebi li i osoblje spavaćih kola u našoj zemlji postavilo sličan zahtjev? Ono robotuje danonoćno, a da i ne poznaje svojih gospodara.

Švedska

Pružnim radnicima državnih željeznica povišene su nadnice za 10 do 15 posto. Osim toga radnicima je povećan broj dana plaćenog dopusta. Za osnovicu toga dopusta služi broj na radu provedenih dana u pojedinim godinama, a ne broj godina službe.

Meksiko

U toj naprednoj državi bile su željeznice do pred kratko vrijeme u privatnim rukama, sada su podržavljene. Radi reorganizacije cijele željezničke službe osnovano je Ministarstvo saobraćaja, pod čiju upravu je stavljen sav saobraćaj.

Predsjednik republike podnio je parlamentu zakonski predlog, prema kojem bi upravu nad svim željeznicama trebala da preuzme sindikalna organizacija željezničara. Zaista napredan predlog.

Dopisi

Jesenice. V zadnjih letih, ko je začela procvitati željezna industrija, se je tudi Kranjska industrijska družba znatno povećala in modernizirala svoj obrat. Postavila je novo visoko peč za taljenje železne rude, ki porabi dnevno 10 do 15 vagonov koksa in oglja ter porabi 20 vagonov železne rude. S povećanjem obrata se je zvišal tudi stalež delavstva lanske leto za 1114 delavcev in letos že zopet za okrog 200 delavcev, ki so v veliki večini prišli tudi iz drugih krajev. Tovarna temu delavstvu ni mogla dati na razpolago upravnih stanovanj ter je nastal velik naval na razpoložljiva stanovanja na Jesenicah in okolici tako, da je danes nemogoče dobiti v bližini stanovanje. Najtežje je pri tem prizadet željezničar, katerega plača je naravnost skromna in nikakor ne more konkurirati pri stanovanju s tovarniškim delavcem, katerega prejemki so za

polovico, pa tudi enkrat in celo dvakrat višji od prejemkov nižjega željezniškega uslužbenca, da o prejemkih željezniškega delavca sploh ne govorimo. S povečanjem tovarne se povečava tudi željezniški promet ter se bo moral stalež osoblja prej ali slej povečati.

S tem mora računati željezniška direkcija ter je njena dolžnost, da začne pravočasno misliti na rešitev stanovanjskega vprašanja za željezničarje tudi na Jesenicah. Že danes je mnogo željezniških uslužbencev, ki nimajo primernih stanovanj, maršikaterim, ki so v privatnih stanovanjih, pa ne zmorejo konkurence v zvišanju najemnine, grozi odpoved stanovanja. Če ne bo željezniška uprava pravočasno ukrenila potrebno, bo zelo prizadeto osoblje, trpela pa bo tudi služba. V interesu željezniške uprave bi bilo, da začne takoj zidati na lastnem ozemlju nasproti

in v neposredni bližini postaje upravna stanovanja za poročeno osoblje. Del nekdanje bivalnice (Prešernova cesta 5) pa naj se preuredi za samska stanovanja.

Še en apel na željezniško upravo. Sedanji uradni prostori ne odgovarjajo več stvarnim potrebam. Razmišljajte, kako bode pravočasno razširili prostore, ker v pretesnih prostorih se ne bo dalo uradovati, vsled česar bo trpela služba in bo morala željezniška uprava požirati upravičene pritožbe iz vrst trgovcev in industrije.

Dravograd. Progovni delavci se malo oglašamo v našem listu, zato upamo, da boste objavili našo pritožbo. Pri posameznih skupinah se vpeljava praksa, da morajo delavci odnašati orodje v shrambo po končanem delu tudi četrt ure daleč in večkrat ravno v nasprotno stran, kakor pa leže njih stanovanja. Tako izgube tudi po pol ure. Željezniška uprava gotovo priznav, da so pro-

govni delavci najslabše plačani in da največ trpe vsled neredne zaposlitve ter upamo, da bo odredila, da se delavstva na ta način ne izrablja in da se vsteje odnašanje orodja v shrambo v delovni čas.

Iz Belokrajine. Pri nas se letos mnogo regulira proga, pri tem pa se je vpeljala praksa, da se odstrani iz proge samo večje kamenje, ves drobiž in ostala nesnaga pa se zmeče na ob progi ležeči svet — njive in travnike — neglede če ima najemnik svet že obdelan. Željezničar, ki dobi željezniški svet ob progi v najem, mora podpisati najemno pogodbo, ki velja za več let. Plačati mora najemnino celo do Din 200, ima stroške z obdelavo, nakupom semen in nazadnje doživi presenečenje, da zmečejo delavci po navodilu, ker morajo odstraniti odvišni šoder in druge odpadke iz proge, vse to na njegov svet. Naj naredi direkcija red in odredi, da se ima pri popravilu proge paziti na to, da se ne dela škode najemnikom željezniškega sveta.

Razno

Misli o resničnem dogodku

Suh, slaboten in ves izmozgan sem komaj stal na nogah. Za delo nespoboben, sem se javil pri zdravniku, prosil za pregled in za zdravlila. Dejal mi je zdravnik, da naj se slečem do pasu, pretipal je moje kosti, poslušal na prsih in na hrbtu, poslušal moje pripovedovanje, kako večkrat občutim slabosti, da se mi tresejo roke in noge, me boli želodec in se mi vrti v glavi. Še enkrat me pregleda, zmaže z glavo in ugotovi: niste tako bolni, da bi vam mogel predpisati zdravlila, ki se lahko predpišejo na bolniško blagajno. Če bi smel predpisati res prava zdravlila, bi vam moral predpisati dnevno četrt kile teletine ali kureline, za malco mehko kuhano jajce, šalico mleka, po kosilu kozarec dobrega črnega vina, nekaj časa odpočitek od težjega dela in kmalu bi prenehalo tresenje rok in nog ter bolečine v želodcu. To bi bilo zdravlilo za vas, žal pa takih zdravlil bolniška blagajna ne daje; če si jih ne boste preskrbeli sami, obstoja res nevarnost, da v kratkem resno zbolite.

Ko sem šel domov brez zdravil, sem premišljeval na podlagi teh zdravniških besed, čemu plačujem bolniški fond, ki nima zdravila za me, čemu naj prispevam dinarje za tuberkulozne, ko ne obstoja možnost, da bi se odpravilo med željezniškimi delavci ono, kar je glavni povod za širjenje jetike med nižjimi sloji na željeznici. Kaj pomaga, ako se pošlje bolnika, ko je že neozdravljivo bolan, na Golnik, da ga ta po enem ali dveh mesecih vrne domov, da tam umre. Vsi izdatki za te bolnike so proč vržen denar, ker se ne ukrene potrebno, da bi se omejilo širjenje te zavratne bolezni in ista polagoma izkoreninila na edino res uspešen način: z zasiguranjem takega zaslužka tudi nižjim željezničarjem, ki bi tem omogočil zdrava zračna stanovanja in zadostno prehrano.

Dokler bomo v statistikah plač željezniških delavcev v posameznih državah mi na zadnjem mestu, vse do tlej bomo vodili v statistiki na jetiki bolnih na prvem mestu!

Ali ne postajamo že smešni?

Željezničarji že danes slove med vsemi državnimi uslužbenci, da imajo največ strokovnih organizacij. Vendar se še vedno najdejo ljudje, ki jim ni zadosti organizacij in cepljenja, ter ustanavljajo še vedno nove. Doslej smo imeli organizacije po kategorijah: Vlakospremno osoblje eno, strojno drugo, uradniki tretjo, kurjači četrto, vozovni pregledniki peto, celo organizacijo pisarniških slug smo imeli.

V najnovejšem času pa smo se še bolj modernizirali. Zakaj bi bili na primer vsi strojevodje v eni organizaciji? Ali ne bi bilo lepše in za dosseg uspehov priporočljivejše, če bi imeli ločeno organizacijo strojevodij uradnikov, drugo organizacijo strojevodij zvaničnikov? Na to idejo so prišli brihtni željezničarji iz vrst vlakospremnikov, ki so v Zagrebu ustanovili »Akcioni odbor za osnutek udruženja vozovodja-činovnika«. Izdali so že proglas, v katerem se hudejejo proti svojim kolegom, ki so še zvaničniki, češ, da »potom svojega društva vlakospremnikov mačehovsko postopajo z vlakovodji-uradniki ter jih neusmiljeno preganjajo. Vsled tega morajo poseči po samoobrambi ter morajo obrniti hrbet ljudem, ki so jih doslej vodili, a so jih istočasno kakor Juda Iskariot izdajali za pare«. Takih in sličnih ugovoritev je polno v letaku, ki ga je ta akcijski odbor dostavil vsem vlakovodjem, ki so danes na uradniškem položaju. Vse te pozivajo na združitve v uradniškem vlakovodskem

udruženju, kateremu se bo plačevalo samo po Din 20 na mesec!

Letak, ki ga je izdal akcijski odbor in namen akcijskega odbora, da začne ustanavljati društva že za posamezne grupe ene in iste kategorije željezniških uslužbencev prepričevalno govori, da željezničarji še ne morejo računati na zboljšanje položaja. Usodno napako so naredili željezničarji tedaj, ko niso odločno obračunali s prvimi agitatorji za snovanje kategorijskih društev. Tedaj se je postavil temelj za krivo pot jugoslovanskega željezničarja in kakor izgleda, jugoslovanski željezničar še ni dosegel XIV. postaje svojega križevga pota in je še daleč čas, da bo povelčan vstal. Nič čudnega ne bi bilo, če bi se morda jutri pojavil kak prenapetež, ki mu bo tudi uradniško »druženje vlakospremnikov premajhna garancija za njega samega in bo na primer osnoval »Akcijnski odbor uradniškega udruženja VIII. grupe vlakospremnikov«, da se bori za monopol, da bi le ti vlakospremniki lahko prišli v VII. grupo.

Željezničarji, ne bodimo smešni in ne kopajmo grob samim sebi. Obrnimo hrbet tistim, ki so nas razcepili na razne kategorijske organizacije ter poskrbimo za to, da se sedaj ločeni in razbiti zopet združimo!

Nova hišica z lepim vrtom in pritliklami v bližini Brežice naprodaj. Pripravno za upokojenca. Polzve se pri Kovačič, Brežice št. 117.