

ŽELEZNIČAR

Glasilo Saveza železničara Jugoslavije.

Kdo je vzrok?

Koliko je stvari, s katerimi železničarji niso zadovoljni! Že vsaka številka našega lista ni nič drugega kot izraz nezadovoljstva, katerega vcepajo razmere v srca celokupnega železničarskega osebja.

Neprestano delamo na tem, da obupne razmere zboljšamo, toda zdi se, da je vse zamanj, kajti počasnost prometnega ministrstva in ravnateljstev ubija vsako pozitivno delo.

V strašni, naravnost zločinski počasnosti pri reševanju stvari, ki so v korist železničarjem, je došlo celo tako daleč, da je danes železničarsko osebje najslabše plačano, da je njegov delavni čas najbolj neurejen in najdaljši, da je n. pr. ne-kvalificirani delavec v privatnem podjetju boljše plačan nego kvalificirani železničar. Pa zakaj?

Delavci v privatnih podjetjih in uradih so imeli pred vojno manjše plače nego železničarji. Danes pa so jih daleč prekobili. Ali so morda delodajalci sami zvišali plače svojemu delavstvu? Ne! To bi bilo nekaj povsem nemogočega. Delavci so se organizirali in zahtevali so zvišanje plač. Če ga niso dobili, so pustili delo in stopili v stavko, da so potem boja dosegli to, kar so zahtevali. Delodajalci zvišajo plače svojemu delavstvu le takrat, kadar so prisiljeni. Z borbo, ki je mnogokrat trpela po 5—12 tednov, so delavci v zasebnih podjetjih prekosili železničarje v plačah.

Že v tem je odgovor, zakaj so železničarske plače tako nizke.

Borba delavstva v zasebnih podjetjih in borba železničarjev ni enaka. Železničarjev delodajalec je država. In kot taka zahteva zase in si osvaja posebne privilegije. Za delavstvo v zasebnih podjetjih je stavka kot legalno sredstvo borbe; železničarjem pa je to prepovedano.

Delavec v zasebnem podjetju zahteva zvišanje plače in če ga ne dobi, zapusti delo in gre drugam; železničar pa, če zahteva zvišanje, pa ga ne dobi, dela dalje, kajti če zapusti delo, ga zasleduje orožnik, policaj in vojak, da ga četudi lačnega, prisili na delo. Nad železničarjem vlada neomejen absolutizem delodajalca. On nima tistih meščanskih pravic, ki jih imajo drugi delavci.

In ker teh pravic nima, si jih bo moral priboriti, kakor so si jih morali izvojevati vsi drugi delavci.

Na Angleškem sme železničar, kakor vsak drugi delavec, stavkati.

Pri železničarjih je borba mnogo težja. Da pa bodo dobili to kar zahtevajo, se morajo učiti od drugih delavcev, kako se borba vodi.

Borba je uspešna le tedaj, če je organizacija močna, brez katere sploh ni boja.

Kakšna pa je naša organizacija?

Vsaki deseti je komaj organiziran. To pa ni močna organizacija, kajti ostalih 9, ki niso organizirani, so cokla onim, ki hočejo nekaj doseči. Uspehe utaknejo lepo mirno v žep, pri neuspehih pa blatijo organizirane, češ, izdali so nas. Izdajalci železničarjev pa so oni, ki niso organizirani, oni so kakor dezertirji.

Toda ni dovolj biti samo organiziran. Treba je tudi discipline in enotnosti. Organizacija je kakor armada. Če je red in disciplina v armadi vzorna, je ista nepremagljiva.

Ali je ministrstvo krivo, da železničarji stradajo? Ministrstvo dela tako, kot dela vsa ostala kapitalistična družba: Če pa železničarji zabavljajo, da nimajo tega ali onega, potem je njih dolžnost, da si svoj položaj zboljšajo, a ne z zabavljanjem, temveč z delom v organizaciji.

Ministrstvo je zadovoljno, da železničarji niso enotno organizirani, kajti razcepljenost in mlačnost krha njih moč. In ker se delodajalec zaveda, da v železničarjih ni moči, zato rešava njih zahteve tako, kot se mu zljubi.

Železničarji! Organizirajte se, da vas bodo reakcionarni radikalno-demokratski ministri, današnji vaši delodajalci, priznali kot enakopravne ljudi in meščane!

Glave kvišku! Ljudje smo, kot so ministri, družine imamo, kot jih imajo ministri, delamo več, kot delajo ministri — sužnjosti smo siti! Dokler pa bomo klonili glavo, toliko časa nas bo buržoazija tepla, toliko časa bomo gladovali.

Vemo, kje je naš prostor in tja gremo!

Gospodu ministru za socialno politiko! — Gospodu prometnemu ministru! — Kr. državnemu pravdnistvu! — Javnosti!

Življenska nevarnost, v kateri vrše službo železničarji, nas sili, da javno izrečemo obtožbo, ker je istočasno v nevarnosti ves promet, ljudje in blago, ki se pod takimi okoliščinami prevažajo. Storit moramo to vsled tega, da pravočasno opozorimo vse zainteresirane — in zainteresirana je celokupnost, — da bi pravočasno intervenirali, kajti če se zgode nesreče, če propade blago, poverjeno prometu, bo zamanj pisati in govoriti o »nevestnem izvrševanju službe« in »nepredvidnosti« železničarskega osebja — ki je že itak največja žrtev prometa in vedno prvo strada.

Da takoj objasnimo neznosnost prometnih službenih razmer, opozarjamo, da nepretrgani delavni čas strojnega osebja na progi Zagreb-Vinkovci-Zagreb traja 21—27 ur; a nepretrgani delavni čas za progovne čuvaje na isti progi znaša 24 ur.

Kaj to pomeni, ve vsak, ki je sploh kedaj kaj delal, ki ve, kako se človek utruja pri burnem delu.

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 stamp. dotične organizacije.

Rokopisi se ne vračajo. — Reklamacije so poštne proste.

Po izkazih vseh merodajnih avtoritet, je delo na lokomotivi mnogo težje od dela v delavnici, ker je stroj stalno v gibanju, in ker mora uslužbenec na stroju neprestano stati, strojevodja mora nepretrgoma vzdrževati tempo voza, da pravočasno prispe na postajo in na cilj, da voz zadržava in mu zviša brzino, ter da vedno budno pazi na progo, da ne leži kaj na potu, kar bi lahko povzročilo nesrečo, kakor tudi da pazi na signale, ki jih je toliko na celi progi, na postajah in na odprti progi. Za tako službo je potrebna popolna zbranost in do skrajnosti močni živci.

Na Francoskem je kretničar na vsakih 5 dni dolžan delati nepretrgoma 24 ur. General Rio, torej militarist, je z ogorčenjem opozoril ministrstvo na slučaj nekega kretničarja, ki je izvrševal nepretrgoma 24 ur svojo službo. Nikakor si ni mogel misliti, da bi bila taka služba pravilna, temveč da je ta slučaj le nezaslišana izjema!

Radi tako dolgega delavnega časa, ki je mnogo zaostajalo za onim našega železničarskega osebja, je sodnija v Franciji zaradi železniške katastrofe pri Apilii oprostila obtoženega železničarja, »ker je njegova služba prekoračila ljudsko moč«.

V Londonu so bili obtoženi trije železničarji, sprevodnik, strojevodja in signalist zaradi strašne železniške nesreče, ki je zahtevala na stotine žrtev. Obtožba je trdila, da je vzrok nesreče brezbržnost železničarjev. Obtoženi so soglasno odgovorili: »pred 10—12 leti smo delali samo 8 ur dnevno, zadnjih 5—6 let pa se je podaljšal naš delavni čas na 14, 18 in 20 ur. Mi smo navadni ljudje, a ne ciklopi. Po predolgem delavnem času nam odreka moč, odreka poslušnost: ne moremo več misliti, oči ne vidijo več.«

Povedati moramo tudi slučaj, da je bil pri nas odpuščen strojevodja, ker je po 60urni nepretrgani službi izjavil (ne da noče, temveč) da je truden.

Delavni čas celokupnega našega železničarskega osebja nima niti norme niti meje.

Pred nekoliko meseci se je obrnil Savez na zagrebško ravnateljstvo in interveniral za izmeno delavnega časa za progovne čuvaje, ki morajo delati 24 ur nepretrgoma in intenzivno ter da po tem nimajo niti 12 ur odmora. Ravnateljstvo ni v tem pogledu ničesar ukrenilo, niti ni odgovorilo. Isti slučaj je s strojnimi osebji, večkrat se je zahtevalo spremembo turnusa, v svrhu olajšanja službe, toda nihče se ni na to oziral.

Mi imamo zakon o delavnem času. Po uredbi iz leta 1919, bi moral biti delavni čas v principu 8 ur, a po zakonu o zaščiti delavcev 10 ur. Toda niti prvo, niti drugo se ne upošteva.

Izgovori zato so lahki: ni dovolj lokomotiv, ni dovolj osebja. Toda ti izgovori ne drže, zakaj, vsega tega ni, zakaj se toliko časa ni nabavilo, to ne more biti izgovor za težke železniške nesreče, ki se vedno dogajajo, če strojevodja po 20, 24, 27 in še več urni nepretrgani službi — zadrema ne opazi signala in s polno brzino zavozli v drugi voz; ali če progovni čuvaj zaspi na straži, pa ne kontrolira sigurnosti proge in vlak skoči s tira.

Z ozirom na težke nevarnosti za vse potnike, ki potujejo ob takih razmerah, in z ozirom na škodo blaga, ki se transportira ter škodo za državno blago, izjavlja tem potom železničarsko osebje, da je že večkrat skušalo doseči znosljivejši delavni čas. Toda vse je bilo zaman. Radi tega odklanja vsako odgovornost za morebitne nesreče, obračajoč pozornost na odredbe o delavnem času kot najvažnejši vrsti državnega gospodarstva.

Savez železničarjev Jugoslavije.

Povodoma novih osebnih in draginjskih dokladov za delavstvo.

Državna železnica ravnateljstvo Zaporeb, je pod števil. 1528/1-I.-1922 izdalo 26. julija 1922

Vsem zunanjim in notranjim predstojništvom, Inspektoratu Ljubljana in prometni upravi Split

naslednji dopis:

V Službenem listu števil. 22. iz 1922 je priobčena naredba o osebnih in družinskih draginjskih dokladah delavskemu osebju. Po službenem listu števil. 22.—1922 bi dobili nekateri delavci **manjšo osebno draginjsko doklado**, kakor pa bi jim pripadala po službenem listu števil. 22.—1920, in sicer radi tega, ker so bili nekateri kraji kakor Brod, Novska, Srpske Moravice, Jesenice, preje v I. draginjskem razredu a sedaj so v V.

Dokler prometno ministrstvo ne izdela nove razdelitve krajev v draginjske razrede, odredimo, da se mora v vseh onih slučajih, v katerih bi delavcu po službenem listu števil. 22. iz 1922, pripadala manjša osebna draginjska doklada, kot pa po službenem listu števil. 22. iz 1920., računati in izplačati osebna doklada, kakor pa pripada delavcu po službenem listu števil. 22. iz 1920.

Vsi oni kraji, ki so bili preje v I. skupini a so sedaj v V. skupini, dobijo osebno draginjsko doklado po členu 4., in sicer rokodelci od 1—3 let namesto 14 Din izplačati 16 Din, za polkvalificirane delavce od 1—3 let namesto 13 Din izplačati 14 Din 60 para, za nekvalificirane delavce s težo službe od 1—3 let namesto 13 Din izplačati 13 Din 60 para, nekvalificirani delavci 13 Din izplačati 13 Din 60 para, za valence v I. letu namesto 7 Din izplačati 7 Din 20 para.

V čl. 10. ni označena višina davka, ki bi bila zapreka za prejetje družinske draginjske doklade. Za višino davka velja še v nadalje okrožnica 210 iz 1921., da na družinsko doklado nima pravice oni delavec, ki plača letno več kot 5 Din zemljiškega davka.

Za ravnatelja državnih železnic:

Klodić.

Ljubljanska kurilnica.

(Konec)

Ta gospod, ki je pred več leti v Ljubljani kot namestnik tedanjega načelnika kurilnice, sedanje ravnatelja g. Ig. Šega služboval, akoravno je bil tedaj še

trd Nemec, je bilo vedno o njem rečeno, »to je fent fant, to je dober človek«. dokaz temu je bila slovesna odhodnica katero so mu uslužbenci priredili ko je odhajal na svojo novo službeno mesto kot načelnik. Tudi tega gospoda je doletela usoda da je moral po polomu vsenemške Avstrije povodoma svojega slovenskega pokolenja v Jugoslavijo. Tudi ta gospod sovraži kar je slovenskega, a jako nerodno to dela, da pusti podrejeno mu osebje čutiti da mu Jugoslavija ni simpatična, rednemu osebju predbaciva da v nemških kurilnicah znajo vse, a tu v Ljubljani hoče vse disciplinirati, a pri tem pa pozabi da je tam nekje v Avstriji neka delavnica v kurilnici kjer so inženirja enostavno vrgli ven ker ni nič razumel in njegova teorija ni držala. Morda iz tega razloga sedaj zagovarja delavnico, toliko bolje pa mrzi strojno osebje.

Znan pregovor pravi, da kjer nič ni tudi cesar pravico zgubi. Tako je tudi sedaj pri železnici, ni pravega materijala tudi ni več pravih delavnih moči, torej ne od prizadetega osebja zahtevati, da čudeže dela.

Kar je bilo starih, dobro izvežbanih moči so odšle, ali jih je sila vlade nove mlade domovine Jugoslavije iztirala preko meje, ali pa so šli prostovoljno, ker rajše da bi postali Jugoslovani, so ostavili svoje stare domove, bodisi, da jim režim nove domovine, kakor marsikateremu tu ostalemu ni ugajal, ali pa jih je srce bolelo, da bi opustili blaženo švabsko. Tako je ostalo le nekaj Čehov za zgago delat, katerim bolje ugaja v Jugoslaviji kakor v svoji domovini. Ostali so pa tudi taki domačini kateri so bili pod švabsko komando vedno zapostavljeni, ker se niso hoteli ponemčuriti, torej jim ni zameriti, ako kdo reče da so manj izvežbani. Sedaj ko so hoteli, oziroma ako bi mogli pokazati, da so tudi nekaj vredni, se jim je vzela dobra volja do vsega, ker so jih predpostavljali brutalizirali, bili so in so še slabo plačani, tako da se ne morejo prehranjevati in samo ob sebi umevno, da lačen človek, ki je že sam nase in na svojo usodo jezen ne more vztrajno delati, toliko manj, da bi svoje misli na svoje delo koncentriral, ker ga vedno tare misel, kako bo sebe in svojce preživel.

Ostali so pa tudi taki elementi, ki so bili pred vojno »stram Deutsch« in so hoteli vse Slovence in kar je slovenskega pohrustati in v žlici vode potopiti, a po preobratu so zlezli pod klop in čez noč so postali čvrsti in zvesto udani Zvezarji. In mnogo takih gadov redi v Mariboru in Ljubljani obratno ravnateljstvo na svojih blagih prisih.

Tako plešemo vsi ples okoli zatega teleta, vsak po svoji melodiji, eni z večjo drugi z manjšo srečo. V takih razmerah in tako obdelovani od predpostavljanih vlačil strojno osebje z napol podrtimi stroji vlake po svetu sem in tja, sicer javnost hvali juž. žel., da še najbolj vzdržuje promet, a ne slutiti da je vse na konto osebja, koliko muke, potu in skrbi stane to strojevodjo in kurjače da pripelje vlak na cilj in le čudno je ako se vožnja izvrši brez nedostatka.

Ljudje stojijo ob železniških prelazih in občudujejo stroje, tehniko, in lepo delo strojev a ne vedo, da je to le na zunaj, seveda tehnika ostane ena in ista, moč strojev je pa odvisna od vzdrževanja strojev. Stroji so pa v splošnem jako slabi, Zakaj? Delavcem se ne da zadostnega časa za popravila, komaj se lotijo dela, že se jih goni stran, ker se stroj

nujno rabi, ali pa so primorani popravila le površno izvršiti ker ni časa, a gorje če se na progi kaj pripeti, potem sledijo kazni brez pardona.

Tudi ne pomagajo globe, ne grožnje, ampak dajte prizadetemu delavskemu osebju toliko zaslužiti, da bode z veseljem, torej tudi vestno svoje delo izvrševalo.

Čudež le, da osebje ni krivo, da stroj vrste 109, ki je prišel iz Budimpeštanske delavnice stoji že 3 mesece v Mariboru radi carine. Stroj je opremljen z moderno »Westing« zavoro, a tu moramo skoraj dan na dan voziti Beogradski brzovlak z ročno zavoro, ker ni zadostno število predvideno z omenjeno zavoro.

Še mnogo bi se dalo pisati o slavni ljubljanski kurilnici, pa naj že to za enkrat zadostuje.

Če se pa razmere še ne bodo zboljšale, se bomo pa še oglasili.

Ali so upravičeni draginjski razredi.

Zakon o draginjskih dokladah za regulirano železničarsko osebje z dne 30. marca t. l. ter istotako uredba za delavsko osebje — deli vso državo v 5 draginjskih razredov. Na podlagi tega so preračunane osebne doklade vsem delavcem in uslužbencem v državi.

Pri osebnih draginjskih dokladah kvalificiranih delavcev znaša razlika v letih po učni dobi:

	1—3 let	3—10 let	10—20 let	preko 20 let
I. razred	22 Din	24 Din	27 Din	30 Din
II. razred	14 „	16 „	18 „	20 „
razlika dnevno	8 „	8 „	9 „	10 „
ali mesečno	192 „	192 „	216 „	240 „

Pri nekvalificiranih je razlika dnevno od 5—6 dinarjev, ali mesečno 120 do 144, pri reguliranem osebju je razlika dnevno ista kot pri delavskem, vendar pa so njih dohodki večji, ker dobivajo oni doklade za vse dni v mesecu, delavsko osebje pa samo za delavne dni — to je povprečno za 24 dni.

Dokler ni izšel zakon, ki je uravnal doklade na 5 draginjskih razredov, je bila država razdeljena na 3 draginjske razrede. Toda že tedaj so se čule pritožbe iz krajev z nižjim razredom, da dobivajo manjše doklade, da pa je draginja pri njih takšna kot v krajih z višjim razredom.

Ko je bila napravljena prva kvalifikacija kraja, je bila v resnici razlika med draginjo. Pred 2—3 leti je bila razlika med draginjo med Beogradom in Zagrebom velika, med Beogradom in Ljubljano ter Mariborom pa naravnost ogromna. Isto je s posameznimi krajem in pokrajinami: Slovenija je bila nesporno ceneja napram Srbiji, cenejša je Hrvatska kot Bosna; Bosna od Dalmacije; a vse skupaj je cenejše kot Srbija.

Toda vse to je bilo. Ako danes pogledamo tržno stanje v raznih pokrajinah, krajih, lahko konstatiramo, da se je draginja že prilično zenačila.

Taki zakoni, ki z življenjem nimajo zveze, nasprotujejo stvarnosti.

Po podatkih o draginji, katere smo zbrali iz raznih krajev v raznih draginjskih razredih, je razvidno tržno stanje v mesecu juniju. Kaj pokažejo ti podatki? To, da je zakon v V. draginjski razred uvrstil kraje, ki bi morali spadati v — II!

Pregled življenskih potrebščin v posameznih krajih v raznih draginskih razredih.

Na primer:

Beograd (I. razr. iznos kolone 548.90 Din.

Medjimurje (V. r.) izn. kol. 597.25 „

Dravograd (V. r.) izn. kol. 581.— „

. ali v IV. razredu

Celje	505.50	„
-------	--------	---

ali v III. razredu

Hreljin in (vse Primorje)	507.75	„
---------------------------	--------	---

ali v II. razredu

Zagreb 573.— „

[illegible]

Iz tega pregleda se vidi, da so kraji v V. razredu, ki so dražji od onih v I., v IV., v katerih je draginja taka kot v I., v II., ki so dražja kot v I. (Beogradu).

Že iz teh podatkov se razvidi, da zakon ne odgovarja razmeram.

Iz stanja draginje, kakršna je sedaj v raznih krajih in kakor se vidi iz tabele, je dovolj razvidno, da 5. draginjski razred v državi ne obstoja, temveč samo dva in sicer prvi in drugi.

Zakon o zaščiti delavcev.

Najvažnejše odredbe.

Zakon o zaščiti delavcev je z objavo v službenih novinah stopil v veljavo.

S tem so stopile iz veljave vse dosedanje uredbe, naredbes in drugi predpisi, ki so se nanašali na delavsko zaščito. Če dodamo temu zakonu še **zakon o inspekciji dela**, ki je istotako že stopil v veljavo, potem imamo vse zakonske predpise o delavski zaščiti v teh dveh zakonih in v pravilnikih, katere bo ministrstvo v njih smislu izdalo.

Zakon o zaščiti delavcev obsega vsa industrijska, trgovska, prometna, rudarska in njim slična podjetja (delavnice); izključena so samo poljedelska.

V vseh podjetjih, v katerih je zaposlenih več kot 15 delavcev, znaša **maksimalni delavni čas** 8 ur dnevno. V manjših podjetjih pa 8, 9 ali 10 ur, in sicer po naravi in teži dela, kar bo določil poseben pravilnik. V prvih kot v drugih podjetjih se lahko podaljša delavni čas v obliki nadurnega dela na 10 ur dnevno. V rudnikih je najvišji delavni čas 9 ur. Nadurno delo se mora plačati najmanj 50% višje od normalnega. Otroci pod 16 let v nobenem slučaju ne smejo delati več kot 8 ur dnevno.

V nedeljah je vsako delo prepovedano razven v onih podjetjih, v katerih se dela nepretrgoma, poleg tega v kavarnah, gostilnah, hotelih, pri fotografijah, pogrebnih zavodih, v katerih se lahko dela celi dan. V pekarijah, mesarijah, cvetličarnah in v podjetjih z živilskimi potrebščinami se lahko dela dopoldne. Če tričetrt delavcev kakega podjetja zahteva kak drug dan za počitek in ne nedeljo, mora to dovoliti minister za socialno politiko. V vseh ostalih podjetjih se sme v nedeljo delati v izredno nujnih slučajih, o čemer se mora obvestiti inspekcijo dela.

2 meseca pred in 2 meseca **po porodu** ne smejo biti žene zaposlene. Za ta čas dobivajo podporo po zakonu o zavarovanju delavcev.

Prostori, v katerih se dela, morajo biti higijenično urejeni, o čemer je izdala inspekcija dela obširen pravilnik.

Delavstvu je dovoljeno **zduževati se** v svrhu zaštite svojih ekonomskih interesov. Delavno razmerje med delavcem in delodajalcem se lahko regulira ali osebno ali pa **kolektivno**.

Kot razredno predstavništvo delavcev in nameščencev so se osnovala **delavske zbornice** v Sarajevu, Beogradu, Zagrebu, Ljubljani, Splitu, Novem Sadu, Skopliju in Podgorici.

Za pravilno uravnavanje delavnega trga se osnujejo **borze dela**, katere upravlja paritetni svet delavcev in delodajalcev.

V vseh podjetjih, katera obsega ta zakon, izvolijo delavci in nameščenci svoje zaupnike.

Naloga delavskih zaupnikov je:

a) da delajo v svrho zaščite gmotnih, socialnih in kulturnih interesov delavstva, zaposlenega v podjetju;

b) da skrbe za dobre odnose med delavcem in njega delodajalcem;

c) da sodelujejo pri sklepanju kolektivnih dogovorov med delavstvom in delodajalcem;

d) da skrbe zato, da se tako delodajalci kot delavci drže strogo vseh kolektivnih kakor tudi osebnih dogovorov;

e) da posredujejo med delavstvom in delodajalcem v sporih, ki so nastali iz delovnega razmerja, posebno še v zadevi mezd, da se taki spori rešijo na miren način. Kjer bi to ne uspelo in bi vsled tega pretela stavka, zahtevajo zaupniki posredovanje pristojne državne oblasti.

f) da posredujejo pri določanju akordnih tarif, povprečnih minimalnih zaslužkov, v kolikor niso regulirani z kolektivnimi dogovori s sodelovanjem delavskih strokovnih organizacij in delodajalcev, kakor tudi, da posredujejo pri delitvi akordnega dela;

g) da pazijo nato, da se izvršujejo vse odločbe zakonodajnih in administrativnih oblasti za zaščito delavcev v pogledu delavnega časa, zdravja in socialnega zavarovanja, kakor tudi, da obveščajo in podpirajo nadzorovalne in pristojne oblasti v vseh vprašanjih, ki se tičejo zakonodajstva in zaščite delavstva;

h) da pazijo, da se vzdržava v podjetjih red in disciplina;

i) da svetujejo delavcem in delodajalcem pri izstopu z dela ali odpustu delavca z dela ter da se iz tega izvirajoči spori rešijo mirnim putem;

j) da po možnosti sodelujejo v upravi združenih za medsebojno pomoč itd. v smislu navodil ministrstva za socialno politiko;

k) da predlagajo delodajalcem izboljšanje organizacije dela v podjetjih.

Vsi delavci morajo imeti **legitimacije**. Za organizirane delavce velja legitimacija strokovne organizacije.

Poleg drugih manj važnih odredb, predvideva zakon tudi **kazni** za neizvrševanje njegovih določb.

Da bo vsak delavec poznal zakonite določbe o delavski zaščiti, bo Savez vse nove zakone in pravilnike razposlal v obliki brošur vsem podružnicam. Predvsem pa morajo vsi zaupniki dobro poznati določbe zakona, da lahko izvršujejo svoje zaupniške dolžnosti.

Izobrazba.

Kaj moramo vedeti o strokovnih organizacijah.

To vprašanje se bo zdelo marsikomu prav čudno in vendar je zelo malo delavcev, ki zdaj razmišljajo o tem vprašanju. Večina delavstva misli, da stori s tem svojo dolžnost, da plačuje članske prispevke in da pride včasih na kakšod, posebno tedaj, kadar stavijo delavci zahteve po povišanju mezd — vse drugo prepušča drugim tovarišem. Ali moderne organizacije so kaj več, kakor zgolj pomožna sredstva za trenotek in njihove naloge niso le razsežne podporne ustanove in vodstvo pri mezdni bojih. Strokovne organizacije niso le blagajne, čeprav igrajo dobro urejene blagajne važno vlogo pri vseh zadevah strokovnih organizacij.

Moderne strokovne organizacije so pred vsem bojne združitve, katerih značaj in bistvo odločuje razvoj meščanske družbe. To si mora predvsem vsakdo zapomniti, ker »dobrohotni« ljudje tako radi svetujejo delavcem, naj svoje strokovne organizacije osvobode razrednega boja in

naj bodo nevtralne, naj ne bodo ne krop ne vođa. To je popolnoma nemogoče. Današnje življenje je tako polno nasprotstev in tako različni interesi nastopajo v njem, da ni mogoče nobene popolno nevtraln in nadstrankarsko dejanje. Stališče in postopanje modernih strokovnih organizacij je začrtal najbolj jasno Marx leta 1848. z besedami: Industrija zanese v en kraj veliko množino ljudi, ki se med seboj nič ne poznajo. Konkurenca jih razcepi v njihove interese, ali ohranitev njihove mezd, ta skupen interes napram njih mojim jim združi v skupno misel odpora — v koalicio. Tako ima koalicio vedno dvojen namen, namreč najprej tega, da odstrani konkurenco med delavci samimi in da potem lahko napravijo delavci kapitalistu skupno konkurenco. Če je bil prvotni namen odpora le ohranitev mezd, pa se pozneje združujejo prej osamljene koalicije v tej smeri, kakor se združujejo kapitalisti sami z namenom nasprotnega pritiska v skupine in nasproti vedno združenemu kapitalu, je ohranitev asociacij za delavce važnejša nego za njihove nasprotnike . . . Gospodarske razmere so izpremenile najprej maso prebivalstva v delavstvo, vlada kapitala je vstvarila za to maso skupno situacijo, skupne interese.

Razvoj sam je torej odločil strokovnim organizacijam njihov delokrag. Ker so strokovne organizacije združitve enotnih interesnih skupin, zato je njihova prva naloga, da urejujejo delavno razmerje in s tem izgube svoj prvotni absolutistični značaj. Delavec sam hoče biti udeležen pri urejevanju onih vprašanj, iz katerih se sestavlja delovna pogodba, ki obsega pogoje o mezdah, delovnem času, obratno higijeno itd. V največji tovarni, kakor v najmanjši delavnici ni delodajalec več absoluten gospodar, kakor hitro nastopi proti njemu delavstvo kot neprodna enota in zahteva, da soddločujejo njihovi zaupniki pri vseh vprašanjih, tičočih se delovnega razmerja. Namesto absolutnega gospodarstva podjetnika stopa polagoma v tovarne in delavnice demokracija.

Oblike, v katerih se odigrava ta preustroj, vidimo v zadnjem času v tarifnih pogodbah, ki se bolj in bolj udomačujejo po vseh obratih. Ali ravno tarifne pogodbe so mogoče le na podlagi močnih organizacij.

Pri vsakem konfliktu, ki preti nastati pri ureditvi delovne pogodbe, mora premotriti strokovno organizirani delavec, kakor moder vojskovodja vse nasprotujoče si interese skupine in upoštevati mora zlasti vse gospodarske zakone, ki so na gospodarskem boju odločilnega pomena. Upoštevati mora moč in odporno silo nasprotnikovo, upoštevati pa mora tudi konjunkturo in položaj na trgu svojega poklica, sicer se lahko zgodi, da prične boj ob nepravem času in boj je že vnaprej izgubljen.

Strokovni organizirani delavec, zlasti zaupnik — se mora izkazati tudi dobrega stratega v boju, ki je že v poteku, če nobe, da izkrvavi organizacija in da ne izčrpa vseh njenih moči za dolgo časa. Dostikrat se mora zadovoljiti tudi z manjšimi, le navideznimi uspehi, če mu narekuje njegova uvidevnost, da bi nadaljevanje boja privedlo k porazu. Ne sme biti le junak v trdnem boju, temveč mora prenašati junaško tudi vsa razočaranja in se učiti iz njih za bodočnost?

Razno.

Vse podružnice opozarjamo, da intervenira Savez pri ravnateljstvu južne

železnice, ali pri Inspektoratu državnih železnic le za svoje člane in se mora vsak, ki prosi pri pokrajinskem tajništvu v Ljubljani za kako intervencijo, izkazati s člansko knjižico, ali pa prinesiti potrdilo od predsednika dotične podružnice, da je v resnici član Saveza. V mnogih slučajih se obračajo na nas železničarji, ki niso naši člani, mnogokrat pa tudi člani nam nasprotnih organizacij. — Pokrajinsko tajništvo Saveza železničarjev Jugoslavije je v Ljubljani.

Stavka rudarjev. V rudnikih Trboveljske premogokopne družbe je izbruhnila stavka. Stavka 12.000 rudarjev, ker družba ni hotela ugoditi upravičenim zahtevam.

Stoletnica železnice. Sto let je poteklo letos, odkar je Anglež Stephenson izumil železnico. Prva proga je šla od Stocktona do Durlingtona na Angleškem. V Avstriji je bila izročena prva železniška proga prometu leta 1837. od Dunaja do Wagrama, dolga 8 km. Železnica preko Semeringa je bila dograjena leta 1854. Ljubljana pa je videla prvi vlak leta 1859.

U VI 853/22 16.

V imenu Njegovega Veličanstva Kralja!

Obtoženec Franc Marn, rojen 12. 9. 1854 v Grebinjah, r. k. vere, vdovec, pristav južne železnice v pokoju, odgovoren urednik »Železničarja« brez premoženja, 1430 K mesečne pokojnine, stanujoč v Ljubljani, Rimska cesta št. 17, oče Franc in mati Ana Marn rojena Šega, že kaznovan radi malomarnosti je

k r i v

da je kot odgovorni urednik »Železničarja« zanemaril ono paznost pri kateri bi bilo izostalo sprejetje člankov kaznjive vsebine, in sicer s tem, da ni prebral časopisa »Železničar« z dne 10. marca 1922, ki je vseboval pod naslovom »Prvi uspehi«, »Razdiralci organizacije« in »Iz organizacije žalitve:« »Če bodo tudi poslej, kakor doslej razni eksploatarji privatne lastnine Žorga-Makacovega kalibra razvijali v naših vrstah svoje zmedene in vzlic temu mastno plačane teorije:« »Plačani in podkupljeni agent Marcel Žorga je v Siseku doživel ravno nasprotno, kar je pričakoval.« — »Revolucionarco frazer Marcel Žorga se je začel zopet v javnosti pojavljati.« »Njegove običajne podlosti in prirojene denunciacije — . . . dosti ni manjkalo, da ni plačani boljševiski lažnjivec nesel polno grbo batin iz zborovališča —« in se tedaj zasebni obtožitelj Marcel Žorga, ne da bi se navajala posebna dejstva, dolži zaničljivih lastnosti in misli kar tvori objektivni pregrešek zoper varnost časti po § 491 k. z.

S tem je obtoženec zagrešil prestop v zmislu člena III. zakona od 15. oktobra 1868 št. 142 drž. zakonika in se obsodi po istem zakonu na 200 Din denarne kazni, v slučaju neizterljivosti 4 dni zopora, dalje da mora sodbo v 14 dneh po prejemu objaviti v listu »Železničar« in po § 389 k. pr. r. da plača stroške kazenskega postopanja in izvršitve kazni. Okrajno sodišče v Ljubljani, odd. VI.

dne 5. julija 1922.

Kralj I. r.

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

Odgovorni urednik: France Marn.

Tiskala »Učiteljska tiskarna« v Ljubljani.