

ŽELEZNIČAR

Glasilo Saveza železničara Jugoslavije.

Zavarovanje državnega prometnega osebja zoper bolezni in nezgode.

Po novem zakonu o zavarovanju delavcev je izvzeto iz zavarovanja po tem zakonu osebje državnih prometnih naprav, 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 osebje one pravice, ki jih določa ta zakon. Minister za promet izda sporazumno z ministrom za socialno politiko naredbo o zavarovanju osebja državnih prometnih naprav.

To, v § 6. zakona o zavarovanju delavcev predvideno naredbo je minister za promet izdal in je bila objavljena v »Službenih Novinah« dne 4. avgusta 1922.

Za sedaj pustimo ob strani vprašanje, zakaj se izvzema iz splošnega zavarovanja osebje državnih prometnih naprav. Posebna točka bo ostala tudi vprašanje, zakaj ni ministrstvo za promet zaslišalo mnenja interesiranih delavskih organizacij. Poznejše razprave bodo tudi posebej obvarovale, je-li nudi po ministru za promet izdana naredba osebju državnih prometnih naprav vsaj iste ugodnosti in pravice, ki jih nudi zakon o zavarovanju delavcev ostalemu delavstvu.

Dejstvo je, da se je ministrstvo za promet poslužilo svoje pravice, ki jo določa zakon o zavarovanju delavcev in izdalo naredbo. — Zato je treba, da to naredbo delavstvo državnih prometnih naprav kar najatančneje prouči, potem bo šele lahko videlo in vedelo, kaj mora storiti in zahtevati v interesu lastnega zavarovanja. Proučitvi naredbe, da bo proučevanje lažje in hitrejše, naj služi ta članek!

Z naredbo o zavarovanju državnega prometnega osebja zoper bolezni in nezgode se ureja zavarovanje vseh oseb, ki so za izvrševanje duševnega ali telesnega dela stalno ali začasno nameščene ali zaposlene pri državnih prometnih napravah.

Za državne prometne naprave pa se smatrajo: ministrstvo za promet z vsemi svojimi oddelki, dalje generalna direkcija državnih železnic, pomorska uprava in direkcija državnih železnic kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev.

Zavarovanje po tej naredbi pa se ne razteza na prigodne delavce, ki so najeti samo za izvršitev prehodnih poslov (n. pr. ob zametih, poplavih, če trčita dva vlaka drug ob drugega itd. itd.), ki so najeti za dela na novih gradbah ali pa za specialna dela. Te delavce morajo zavarovati državne prometne naprave pri osrednjem uradu za zavarovanje delavcev (torej pri splošnem zavarovanju).

Ko določi naredba krog zavarovancev ko torej opredeli vse osebje, ki se zavaruje po naredbi ministra za promet in ne po zakonu o zavarovanju delavcev,

vsebuje naredba v naslednjih odstavkih in paragrafih določila o nosilcu bolniškega in nezgodnega zavarovanja. V naslednjih odstavkih ureja torej naredba, kako naj se izvede administracija zavarovanja osebja državnih prometnih naprav.

Zavarovanje zoper bolezni bo izvajal pri ministrstvu za promet v Beogradu ustanovljeni: **bolniški fond za državno prometno osebje**. — Nezgodno zavarovanje pa bo izvajalo ministrstvo za promet uradoma.

Za opravljanje administrativnih zavarovalnih poslov se ustanavljajo:

1. centralna uprava fondov pri ministrstvu za promet;

2. oblastne uprave fondov pri državnih prometnih napravah.

Za centralno upravo fondov se ustanavlja pri ministrstvu za promet socialno-humanitarni odsek pri administrativno-pravnem oddelku tega ministrstva.

Socialno - humanitarni odsek mora predvsem skrbeti za organizacijo zavarovanja in opravljati centralno administracijo, podajati ministrstvu za promet letna poročila o poslovanju in stanju fondov, upravljati centralno vso imovino fondov in opravljati vse posle nezgodnega zavarovanja.

Dočim pa je zgrajen osrednji urad za zavarovanje delavcev na načelu samouprave, uvaža naredba samoupravo samo za bolniški fond državnega prometnega osebja, ker se izvršuje zavarovanje zoper nezgode izključno v breme državnega prometnega proračuna. Tako utemeljuje naredba uvedbo samoupravnega načela le za bolniški fond.

Gornje bi bile glavne smernice ustroja bolniškega in nezgodnega zavarovanja osebja državnih prometnih naprav.

V nadaljnjih odstavkih vsebuje naredba določila o bolniškem fondu.

Po tej naredbi so obvezni člani bolniškega fonda vse aktivne, stalne in začasne osebe državnih prometnih naprav kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev, brez ozira na spol, starost, državljanstvo, vrsto dela in prejemkov. — Med aktivno osebje se štejejo tudi vajenci, vežbeniki in druge osebe, ki zaradi nedovršene izobrazbe vobče ne dobivajo plače ali meze ali pa jo dobivajo manjšo od običajne.

Bolniški fond daje aktivnemu osebju brezplačno zdravniško pomoč ob bolezni, brezplačno zdravljenje v bolnicah in drugih zavodih in kopališčih denarno podporo (hranarino) ako je bolezen združena z nesposobnostjo za delo in so zaradi tega članu prejemki ustavljeni, dalje zdravniško, babiško in denarno pomoč, porodniško, dojniško in za opremo otrokovo ob nosečnosti in porodu ter končno denarno pomoč za pogreb.

Oboleli rodbinski člani aktivnega osebja pa dobe iz bolniškega fonda zdravniško pomoč, bolniško oskrbo, zdravlila in

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.

ob nosečnosti, porodu potrebno zdravniško, babiško in dojniško pomoč in podporo za otrokovo opremo.

O podporah bolniškega fonda določa naredba nastopno: Člani bolniškega fonda imajo pravico do brezplačne bolezenske podpore ob bolezni in sicer največ 26 tednov od začetka bolezni, če prejemajo ob bolezni hranarino in največ 50 tednov oni, ki ne prejemajo hranarine.

Hranarina znaša 70% onih prejemkov, ki so članu zaradi bolezni ustavljeni. — Ako pa se zdravi član bolniškega fonda, ki ima pravico do hranarine, v bolnici, pa ima rodbino, ne dobiva hranarine. Pač pa se njegovi rodbini izplača, ko se pokrije bolniška taksa preostali del, toda najmanj polovica njemu pripadajoče hranarine, ako rodbinski člani nimajo zaslužka. Član pa, ki se zdravi v bolnici, pa nima rodbine, dobiva četrtino hranarine.

Hranarina se daje, dokler traja bolezen, toda najdalje 26 tednov in teče od onega dne, ko se članu prejemki zaradi zdravniške ugotovljene nesposobnosti za delo ustavijo.

Ženski člani bolniškega fonda, ki nimajo letne plače imajo, ako so najmanj 3 mesece člani bolniškega fonda, ob nosečnosti, porodu in dojenju, poleg zdravniške in babiške pomoči pravico do porodniške podpore v višini 80 odstotkov onih prejemkov, ki so zaradi zahtevanega in dovoljenega dopusta ustavljeni. — Dopust se mora dovoliti in potemtakem tudi porodniška podpora dajati za 4 tedne pred porodom in za 6 tednov po porodu, odobriti pa se mora največ za 2 meseca pred porodom in za 2 meseca po porodu, ako spozna pristojni prometni zdravnik to za potrebno in ako ta izvid potrdi šef sanitete dotične prometne naprave. Dalje imajo pravico do podpore za otroško opremo ki znaša polmesečne prejemke porodnice za vsako živo rojeno dete in končno do dojniške podpore za vsako dete, in sicer 3 dinarje na dan skozi 26 tednov po prestanku porodniške podpore ali po prestanku bolniškega zdravljenja.

Ako ni bil ženski član bolniškega fonda ki nima letne plače, pred porodom 3 mesece član fonda, dobiva za oni čas, ko je po izvidu prometnega zdravnika nesposoben za delo, najdalje pa 26 tednov, redno hranarino. Ženski člani bolniškega fonda pa ki imajo letno plačo, dobivajo ob porodu razen zdravniške in babiške podpore še dojniško podporo po 3 dinarje na dan skozi 32 tednov od dne poroda.

Rodbinski ženski člani člana bolniškega fonda, ki nimajo nikakršnega zaslužka ali dohodka ter žive s članom v domači skupnosti, imajo ako je uslužbenec najmanj tri mesece nepretrgoma član bolniškega fonda ob porodu pravico do zdravniške in babiške pomoči, do podpore za otroško opremo in do dojniške pod-

pore po 2 dinarja na dan za čas 32 tednov po porodu.

Pogrebna znaša 120% enomesečne zneska onih prejemkov, od katerih je umrli član vplačal svoj poslednji članski prispevek in se izplača zaostalemu zakonskemu drugu, ali če tega ni, njegovi rodbini, ki oskrbi pogreb. Če umrli nima rodbine se povrnejo onemu, ki je oskrbel pogreb dejanski stroški, toda največ do zneska pripadajoče pogrebne.

(Dalje prih.)

Zakon o zavarovanju delavcev in naredba prometnega ministra.

30. maja t. l. je izšel zakon o zavarovanju delavcev. § 6. tega zakona pravi:

»Osobje državnih prometnih ustanov je izvzeto od zavarovanja po tem zakonu, če mu nudi prometno ministrstvo iste pomoči, ki jih uživajo po tem zakonu ostali nameščenci ter če ima na določanje podpor in na upravo isti vpliv, kot ga predvideva ta zakon. Minister za promet bo izdal sporazumno z ministrom za socialno politiko naredbo o zavarovanju osebja državnih prometnih ustanov.«

Prometni minister je že izdal naredbo, katero predvideva § 6. zakona o zavarovanju delavcev in katera obravnava zavarovanje železničarskega osebja za slučaj bolezni in nesreče.

Posebna karakteristika zakona o zavarovanju delavcev je ta, da so zavarovalne ustanove avtonomne t. i. samoupravne ter da vrše svoje posle v okviru zakona brez kakršnegakoli varuha. Minister za socialno politiko ima pravico kontrole in postopanja v slučajih, če se je zakon kršil.

Poglejmo pa nekoliko, ali je po naredbi prometnega ministra zasigurana tudi železničarjem tista avtonomija, katero predvideva zakon.

Predvsem moramo konstatirati: poleg naredbe z dne 1. julija o zavarovanju za slučaj bolezni in nesreče, obstoja še ena poznejša naredba, ki je vzporedna s prvo, in s katero »se osnuje socialno-humanitarni odsek pri ministrstvu za promet in pri vseh ravnateljstvih državnih železnic«.

Začetek 5. odseka te naredbe pravi: »v pogledu tega humanitarnega zavarovanja (to je po predhodni naredbi o zavarovanju, op. ured.) bo deloval Socialno-humanitarni odsek prometnega ministrstva kot centralna uprava, a Socialno-humanitarni odseki drž. žel. ravnateljstva kot oblastne uprave humanitarnih fondov za državno prometno osebje. Šef Socialno-humanitarnega odseka prometnega ministrstva je obenem glavni upravnik, a šefi ravnateljskih odsekov so oblastni upravniki teh fondov. Z ozirom na to, se mora postopati po naredbi prometnega ministrstva z dne 30. maja 1922 (naredba o zavarovanju, op. ured.).

Že samo iz tega je razvidno, da železniško zavarovanje ni avtonomno, ker se je pridalo k prvi naredbi, ki pravi, da je ustanova avtonomna, drugo naredbo, ki govori o »Centralni upravi«, o »Oblastni upravi«, o »Glavnem upravniku« in o »Oblastnih upravnikih«.

Še jasnejše pa pokaže »avtonomijo« železničarskega zavarovanja sledeči stavek v naredbi:

»Imenovanje šefov teh odsekov, odnosno upravnika fondov je pridržano prometnemu ministru.«

Naredbe prometnega ministra torej niso kakor se vidi, v skladu z zakonom. Samo ena misel izhaja iz vsega in ta je,

da se železničarjem ne da samoupravi niti v bolniškem zavarovanju ter da se jim noče dati pravica soodločevanja.

Ministrstvo za promet se je s svojo naredbo o osnovanju Socialno-humanitarnih odsekov postavilo na stališče države, ki ima svoje ministrstvo za socialno politiko. Socialno-humanitarni odsek je ministrstvo za socialno politiko v zvezi z prometnim ministrstvom! Gospoda okoli prometnega ministrstva pozablja samo na eno in sicer, da je ministrstvo za socialno politiko nezainteresiran faktor v boju med delom in kapitalom, medtem ko je prometno ministrstvo delodajalec, torej faktor, ki kakor vsak drugi delodajalec postopa z delavstvom in nameščenci, kakor njemu najboljša kaže. In tam, kjer se gleda samo enostransko, to je, kjer odločuje samo delodajalec, delojemalec pa mora sprejeti vse, kar se mu da, ni govora o avtonomnih ustanovah za zavarovanje osebja, kakor predpisuje zakon. Radi bi vedeli, kaj je potem absolutizem?

Avtonomija pa se ne krši samo z naredbo o Socialno-humanitarnih odsekih, temveč se krši tudi z naredbo o zavarovanju, kjer se pri vsakem koraku vidi neupoštevanje zakona v škodo osebja in v korist delodajalca.

Čl. 131 zakona o zavarovanju pravi, da v zadevah zavarovanja odločuje polnopravno vsak ki je zavarovan in je star nad 18 let ter ni pod oskrbništvom ali ki ni bil kaznovan.

Po naredbi prometnega ministra pa ni tako. Ona daje pravico odločevanja samo »stalnim nameščencem, ki so dovršili 30. leto in to samo v slučaju, če so najmanj tri leta in sicer brez prekinjenja člani bolniškega fonda« (§ 35.).

Kaj to pomeni? Minister in ravnatelj znajo dobro računati! Na ta način bodo odločevali o zavarovanju železničarskega osebja razni njihovi petolizci.

Kako se ubija samostalnost železničarskega bolniškega zavarovanja se vidi dovolj jasno tudi v tem, da zdravnike ne nastavlja odbor zavarovanja, temveč »da vrše zdravljenje od državnih prometnih ustanov nastavljeni in plačani zdravniki« (§ 48). Če plačuje in nastavi zdravnika delodajalec je gotovo, da je isti pod njegovim vplivom. Naredba prometnega ministrstva ne prezira samo zakona, temveč ga naravnost gazi.

Zakon je železničarje izločil od zavarovanja samo v tem slučaju, če nudi naredba iste pravice, kot jih daje zakon. Ker pa tega ni se mora naredba razveljaviti in prilagoditi zakonu, ali pa se naj železničarsko osebje priključi splošnemu zavarovanju.

Konferenca kurjačev.

3. t. m. se je vršila v Zidanem mostu dobro obiskana konferenca kurjačev, na kateri so bili zastopani delegatje vseh kurilnic na progi južne železnice. Pretresali so svoj položaj in glasno povedali, da je skrajni čas, da se tudi zanje kdo pobriga.

Poleg nereguliranega delovnega časa, se nakladaio kurjačem dela, katera niso dolžni opravljati. Za ta dela jih tudi nihče ne plačuje. Med ta dela spada tudi čiščenje strojev, katero delo morajo opravljati brez odškodnine v svojem prostem času. Ker je uprava izdala v zadnjem času več naredb, na podlagi katerih pripadajo ta dela kurjačem so isti na konferenci v Zidanem mostu najenergičnejše protestirali in zahtevali, da se vse tozadevne naredbe razveljavijo. V skrajnem slučaju, v kolikor bi ti posli odpadli na kurjače, se

mora smatrati to delo kot nadurno delo in honorirati v smislu zakona z najmanj 50%.

Uprava niti v moralnem niti v materialnem oziru ne upošteva kurjačev in to dejstvo nam daje povod, da smo nezadovoljni. Z zakonom so nam zasigurane obleke, katere dobimo ali pa tudi ne.

Služba sama je taka, da se obleka jako hitro raztrga: ker si jo pa iz svojih sredstev nihče ne more nabaviti, so pristljeni kurjači zapuščati svojo službo.

Kurjači se zavedajo, da jih uprava omalovažuje in šikanira samo zaradi tega, ker to s tem, da niso organizirani, sami dovoljujejo. Večina kurjačev se ne zaveda, da imajo v življenju tudi nekaj pravic. Kurjači se morajo organizirati, potem bodo šele kaj dosegli. Zato sodrugi v organizacijo in potom organizacije v boj za pravice!

Ali veljajo za ravnateljstvo državnih železnic isti zakoni kot za druge državljane?

Živimo v državi, v kateri veljajo zakoni za vse enako. To čitamo dnevno v raznih listih in človek bi skoraj mislil, da je res tako. Toda v življenju in praksi se pokaže popolnoma druga slika. Kdor je močnejši, ta ima tudi več pravice in zakone si lahko tolmači kakor je njemu prav. Da je temu res tako, hočemo navesti dejstva iz katerih je razvidno, da posebno za razne državne ustanove ne veljajo zakoni, da delajo kakor hočejo, pa če bi bilo to tudi v škodo celokupnosti.

Naj govore dejstva. Po preobratu začetkom leta 1919. je organiziral Savez železničarjev Jugoslavije v Zagrebu. Konzumno — produktivno zadrugo Saveza železničarjev SHS. Ta zadruga preskrbuje svoje člane na progah zagrebškega ravnateljstva ter ima okoli 14.000 članov. Začetkom zadruge vsled majhnega obratnega kapitala (50 K za člana) ni mogla zadostiti vsem potrebam, zato je prosila državo za podporo. S privoljenjem prometnega ministrstva je dobila začetkom leta 1920. od zagrebškega ravnateljstva brezobrestno posojilo v znesku pet milijonov kron.

Vsled silnega naraščanja cen je bil pozneje tudi ta kapital premajhen in ravnateljstvo je leta 1920. nakupilo raznega blaga za kakih sedem milijonov kron tako da je ves kapital ravnateljstva v zadruzi znašal okroglo 12.000.000 K.

V svrhu kontrole v poslovanju s tem denarjem je postavilo ravnateljstvo v zadrugo svoje komisarije, ki so povzročili zadruzi tekom enega leta škodo 2 milijona 607.000 K.

Da se ta deficit pokrije se je sklenil med zadrugo in ravnateljstvom novembra 1920 dogovor, na podlagi katerega bo prevzelo ravnateljstvo vsa aktiva in pasiva zadruge, če bi glavna skupščina sprejela predlog zadruge, da se zadruga odda ravnateljstvu.

Medtem je izšla uredba ministrskega sveta o osnovanju nabavljalnih zadrug za državne uslužbenke. Na podlagi dogovorov julija 1921, se naj bi deficit odpisal, zadruga pa naj svoja pravila prilagodi uredbi o osnovanju nabavljalnih zadrug ter kot nova zadruga in kot avtonomno telo nadaljuje svoje delo. Za pokritje obratnega kapitala ravnateljstva, je moral vsak član vplačati 300 dinarjev, kateri znesek naj bi se tekom dveh let službeno odtegnil od plače železničarjev.

Ravnateljstvo pa je svoje obetanje prelomilo. Tako so gospodje komisariji namesto, da bi se zadruga reorganizirala, pognali isto s svojim slabim gospodar-

stvom popolnoma v propast. Gospodarstvo je bilo naravnost pod vsako kritiko. Le nekaj primerov.

Za preskrbo članov se je kupilo na Čehoslovaškem večjo zalogo že izgotovljenih oblek in to v času, ko je stala češka krona 2.80, 3.20, 3.50 jugoslovanskih K. Kupljeno blago niso takoj plačali, niti si niso nabavili čeških kron. Ravnateljstvo je zbrana odplačilo (ker so se obleke izdajale na odplačilo) več mesecev zadrževalo in zadruga je bila vsled razlike na kurzu oškodovana za pol milijona kron. Pozneje so se pobotali z dobaviteljem oblek, da bodo plačali češko krono za pet naših kron, pri čemur je nastala tudi tu nova razlika 1½ milijona kron. Da se ta zguba pokrije, so zvišali cene ugodno kupljenemu blagu, kar je bilo zopet v škodo članom zadruga. **Blago so kupili na mestu po 1080 K za komad, plačati so ga morali pa po 2400 K in še več.**

V tem primeru se zrcali vzorno gospodarstvo eksponentov železniškega ravnateljstva.

Pa takih slučajev je bilo več. Pri nabavi življenjskih potrebščin, se nikdar niso držali plačilnih rokov, vsled česar je izgubila zdruga jako ugodno sklenjene kupčije, seveda zopet na škodo združnih članov.

Lansko leto, ko je stala lira 6.50 K so kupili v Trstu za 50.000 lir raznega blaga. To blago gospoda še do danes ni plačala ker čaka, — da bo lira padla. Na ta način bo utrpela zdruga ponovno pol milijona kron škode.

Špekulirali so tudi z avstrijskimi kronami. Vendar pa ta špekulacija zopet ni dobro uspela, ker so kupili avstrijske kro- ne (a ne plačali) po 22 K, sedaj pa morajo plačevati visoke obresti, seveda vse v večjo korist zadrugarjev.

Krona tega imetnega poslovanja pa je ta-le:

Da se te izgube pokrijejo, so sestavili bilanco po prodajnih in ne kakor določuje zakon po nabavnih cenah. Inventar je vpisan z petkrat večjo vrednostjo tako, da znaša pribitek 52.000 K, medtem ko znaša v resnici izguba okoli dva in pol milijona kron.

Glavna skupščina z dne 2. aprila t. l. je vrnila bilanco ravnateljstvu zadruga z naročilom, da izvede z ravnateljstvom ugotovitev in potem skliče ponovno glavno skupščino.

Ta skupščina se je vršila 13. avgusta t. l. Sklicana je bila na sledeči način:

Vabila na skupščino je spisal v svoji pisarni predsednik zadruga g. inž. Mattes. Ta vabila so potem »službeno« dobili šefi službenih edinic, ki so pozvali poedince v svoje pisarne, kjer so morali ta vabila podpisati. Šefi pa so potem določili posamezne kreature in petolizce, ki so morali oddati na skupščini svoj glas za ravnateljstvo.

Na skupščini sta bila stavljena dva predloga. Prvi od Dr. Kavčiča, da se izpremeni dnevni red ter da se razpravlja o sklepanju z ravnateljstvom. Drugi predlog je stavil sodrug Delić, bivši ravnatelj zadruga, da se izpremene pravila ter da pristopi zdruga k savezu nabavljalnih zadrug.

Ker večina zadrugarjev ni dobila vabila in ker skupščina kljub določili zakona in pravil ni bila objavljena v »Železničarju«, so prišli na skupščino samo tisti, ki so morali glasovati za predlog ravnateljstva.

Tako je bil ta predlog sprejet, izpremenjen je bil dnevni red skupščine v katerem se sploh ni razpravljalo temveč se je enostavno prešlo na volitev petorice likvidatorjev.

Ravnateljstvo državnih železnic likvidira potom svojih eksponentov zadrugo kar na protizakonito sklenani skupščini — ni bilo niti sklenjeno!

Kolikor nam je znano skupščinskega zapisnika do danes še niso oddali sodišču in ker za gospode ne veljajo zakoni od- vzemajo brez nadaljnega tujo lastnino. Zapirajo filiale ki so itak prazne, ker gospoda še nima dovoljenja za nove na- bave in čakajo, da bo blago »cenejše«. Starih dolgov tudi ne poplačujejo, njih lastno osebje pa gladuje in nosi še tisto borno plačo v nenasitno žrelo raznih po- žeruhov.

Ali morda za ravnateljstvo državnih železnic ne veljajo isti zakoni, kot za vse ostale državljane? Kajti, če ima ono v zadrugi svoj kapital, s tem še nikakor ni- ma pravice da zadrugo kratkomalo upro- pasti na račun bednih zadrugarjev.

Železničarji, pazite, da ravnateljstvo ne proda celo vas in vaših družin!

Odpuščeni železničarji.

Savez je zaprosil Glavni radnički sa- vez Jugoslavije v Beogradu, da naj bi in- terveniral za železničarje, ki so bili od- puščeni povodom stavke leta 1920.

Glavni radnički Savez je interveni- ral in namestnik prometnega ministra g. Avramović je izjavil:

»Vsi odpuščeni imenovani železničar- ji, ki do sedaj še niso bili sprejeti, bodo zopet sprejeti v službo, čim vložijo indi- vidualne prošnje za sprejem. Prošnje vlo- žijo lahko pri svojem ravnateljstvu, ali pa neposredno pri ministrstvu.«

Vsi sodrugi naj opozore odpuščene železničarje da naj vložijo prošnje za zo- petni sprejem. Najbolje pa je, če dotičniki pošljejo prošnje Savezu, ta pa jih bo od- dal Glavnemu radniškemu Savezu, ki jih bo predložil neposredno ministrstvu. Pro- šnje je treba nasloviti na Ministrstvo za promet in kolekovati z kolekom za 5 dinariev.

Za proletariat v državni službi.

(Pravo štrajka in organizacije.)

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

(Nadaljevanje.)

Poviški, ki so se sedaj dovolili železni- čarjem, so torej nezadostni. Imajo pa na sebi še nek drug grd znak. Hotelo se je namreč osebje razdvojiti, ubiti v njem duha solidarnosti in kompaktnosti na ta način, da se je konstruiralo več katego- rij. Tista kategorija delavstva, ki dela na progi in v skladiščih, se je uvrstila v lah- ko kategorijo. In vendar vršijo ti delavci najtežje delo, ker morajo ves dan prena- šati tovore in delati s krampom in moti- ko. Jaz si tako dejanje res ne morem raztolmačiti. Logike takega postopanja ne razumem. Razumeti jo morem le, če si predstavim dotičnega referenta v mi- nistrstvu, kako nje ves dan črno kavo in puši fine cigarete pa si pri tem misli, ka- ko težko je njegovo delo in kako eno- stavno in prijetno je delo onih, ki jih je uvrstil v ono slavno lahko kategorijo.

Ti delavci torej ki tvorijo precejšen procent železniških uslužbencev, so se postavili v kategorijo lahkih delavcev in se jim ni plača nič povišala, čeprav so po- višanja nujno potrebni. Morda se bo mi- nistrstvo izgovarjalo, da je delo teh ljudi zgolj fizično in zahteva posebne inteli-

gence. Povem, da se to ne vjema. Kajti delavci v skladiščih so dostikrat bolj spo- sobni nego kak kvalificiran ekspediter. Oni morajo vse prekartirati in so važni činitelji v ekspedicijski službi. Tudi za- sebniki se rajši obračajo na te železniške uslužbence nego na druge. Ti železniški delavci morajo znati dobro pisati, poleg tega pa še prenašati težke tovore.

Če bi pa ministrstvo poskušalo opravičiti svoje postopanje s ono argumen- cijo, ki so jo nekje slišal, da so ti ljudje sezonski delavci, ki samo nekaj časa de- lajo na železnici, moram opozoriti takoj na to, da bi morali vendar imeti tudi pri železniškem ministrstvu statistiko. Naj ministrstvo saobračaja dokaže, da so to res večinoma sezonski delavci, pa se udam. Poznam razmere in vem, da so v skladiščih delavci, ki imajo 10, po 15 in po 20 let službe. Da je temu tako, se lahi- ko ministrstvo samo prepriča na podla- gi svoje statistike, če jo vodi.

V budgetu imamo tudi precejšno vso- to za subvencije parobrodarskim dru- štvom. Če je kaj popolnoma zgrešeno, je to. Mi bi lahko priznali morebiti subven- cijo lastnim parobrodarskim društvom. Toda da se da subvencija društvom, ki niso vpisana v naših domačih lukah, mi ne gre v glavo. (Medklic: »In vendar je 40 milijonov določenih za subvencije pa- robrodarskim društvom!«) Opozoriti mo- ram da so vsa najvažnejša parobrodna društva, ki imajo skoro vso najvažnejšo plovo na našem Jadranu v svojih rokah, vpisana v Trstu ali na Reki. V domačih lukah ni nobeno vpisano. (Medklic: »Ka- pital je naš.«) Potem se pa morajo tudi društva vpisati v domače luke. (Dr. Ante Dulibić: »Pa moraju da budu upisana u domaćim pristaništima.«) Pa vendar niso. Vem, da postoji nevarnost da bo trajalo še nekaj časa preden se bodo ta paro- brodna društva vpisala v naše luke. Kdaj se bo vlada pobrigala, da se to vprašanje uredi? (Ugovori poslanca Dulibića.) Jaz dobro vem, da niti eno teh društev ni pri nas vpisano. (Medklic: »Upisana su u Bakru.«) Ni res. Hočem Vam takoj doka- zati. Ko je mornariško osebje na večjih parobrodih zahtevalo povišanje plače, so prišli zastopniki hrvaških parobrodskih društev iz Reke na Sušak in so se tam po- svetovali: na Baker niso hoteli priti, ker so rekli, da je to Jugoslavija, oni pa niso vpisani v Jugoslaviji. Zastopniki mornar-jev so zborovali v Bakru zastopniki par- društev pa na Sušaku. Zastopniki v Ba- kru so morali vsako uro na Sušak, da so mogli sporočiti svoje protiugovore in od- nesti odgovore.

Pri tej stvari je treba paziti še na ne- kai drugega. Mi dobro vemo, zakaj se ta društva nočejo vpisati v domače luke. No- čeo se vpisati radi tega, da vlada nima možnosti, da bi dohodke teh društev kon- trolirala. Če bi se društva vpisala pri nas, bi izgubila svoj lep položaj da ne more nekdo oporekati njihovim trditvaim, da so pasivna, dasi so v resnici aktivna. (Dr. Ante Dulibić: »Nisu aktivna molim Vas, absolutno ne. Vi zamenjuate obalnu plo- vidbu sa oceanskom plovidbom.«) Un- garo-Croata in Račić in vsa druga društva so aktivna. (Dr. Dulibić: »Ungaro-Croata ja nije aktivna.«) Je aktivna. Ta društva tudi morajo biti aktivna, ker imajo višje cene, nego n. pr. italijanska društva. Znan mi je slučaj, da je parnik hrvaškega dru- štva zahteval za transport blaga iz Ba- kra v Benetke 10.000 lir več, nego je zna- šala ponudba italijanskega parnika za isti transport. In ta italijanski parobrod je prišel, da prevzame oni transport iz Trsta v Baker prazen, medtem ko je bil oni, ki

je zahteval več, v bakrskem pristanišču. V tem vprašanju sem vložil interpelacijo in bom takrat ko pride na dnevni red, imel, priliko, da govorim o tem obširneje. Danes konstatiram samo ponovno, da hrvaška parobrodarska društva, ki po večini plovejo po naših vodah, niso vpisana v domačih lukah. Zato naj se jim ne da nikaka subvencija ker moramo gledati, da se ščitijo naši gospodarski interesi in da se ne ponovi slučaj da bi se še kdaj pogajanja med mornariškim personalom in delodajalci vršila na tak način, kakor sem ga poprej omenil. Kadar naši mornarji na hrvaških parnikih zahtevajo, da se jim povišajo nadvse mizerne plače, se jim reče: »Če stopite v štrajk, najmemo v Trstu druge mornarje.« Radi tega imamo med našimi mornarji revščino in brezposelnost.

To vprašanje spada vsekakor v delokrog ministrstva saobračaja, in zanimljivo bi bilo slišati ministrovo izjavo v tem pogledu. Kaj namerava zlasti storiti, da se vpišejo ta društva v domače luke.

Prosim tudi gospoda ministra, da nekaj pove o konferenci v Benetkah glede poddržavljenja južne železnice: če se bo izvršila in pod kakšnimi pogoji ter s kakšnimi ugodnostmi za ono osobje, ki je danes na južni železnici. Ali se bodo respektirale one klavrne bonitete ki jih imajo uslužbenci južne železnice pred uslužbenci državne železnice?

Ker se je govorilo o novih progah, naj mi bo dovoljeno, da tudi jaz omenim neko malo stvar. V Sloveniji bi bila zelo potrebna proga Polzela—Gornji grad—Kamnik. To bi ne bila nikaka velika stvar in Savinjska dolina, ta dolina, ki je industrijsko najbogatejša, bi dobila prepotrebno zvezo s Kamnikom in z drugimi železnicami. Da je ta proga potrebna, dokazuje že dejstvo, da je že stara Avstrija progo zmerila in da bi bila že l. 1914, pričela s pripravljalnim delom, če bi ne bila izbruhnila vojna. Savinjska dolina ima mnogo lesa vodnih sil, premoga, ima mnogo barvnih industrijskih produktov in proizvaja mnogo hmelja, ki je tam važna panoga poljedelstva. Toda, gospodje, ta Savinjska dolina nima nobenega pravega prometnega sredstva razen Savinje, male reke, ki le nekaj mesecev služi za transport lesa. Če bi se ta proga, ki je že merjena izvršila, bi bilo mnogo storjeno za nadaljni razvoj Savinjske doline.

Zaključujem s tole rekapitulacijo. Politika ministrstva saobračaja v pogledu njegovega osobja nas ne zanima radi tega, ker to osobje slabo živi, ampak tudi z drugega stališča. Vlada daje namreč v svojih podjetjih slab zgled vsem privatnim podjetnikom, zato oni toliko bolj poslabšujejo eksistenčne razmere našega malega človeka. Zahtevamo, da se politika vlade v tem pogledu izpremeni. Če je osemurni delavnik v nevarnosti, če so delavske plače povsod nezadostne, če vlada povsod mizerija in obup, je to pripisovati vaši socialni politiki. (Josip Drofenik: »Več dela — več jela!«) V tem slučaju to ne velja gospod Drofenik! Zahteva se več dela in daje manj jela! Vlada mora respektirati lastne zakone. Ministrstvo saobračaja ali katerokoli drugo ministrstvo, (to velja zlasti tudi za ministrstvo za šume in rude), ne sme delati v nesoglasju z ministrstvom za socialno politiko. Če se vlada ne drži naredb lastnega ministrstva, kako naj se jih držijo industriji in privatni podjetniki, ki itak niso v nobenem oziru brzdan in ki gredo z vso silo brezobzirno in brezmejno samo za dobičkom?

Konstatiram, da je vladna politika, ki gre za tem, da se delavstvu odvzame pravo organizacije, pravo štrajka in pravo osemurnega delavnika poslabšalo eksistenčne pogoje in določbe o zaščiti dela in da je to predvsem krivo, da se našemu producentu na vseh koncih in krajih slabo godi, da propada ne samo fizično, ampak tudi moralno. (Odobrovanje pri socialistih.)

Iz Saveza.

I.

Čim je izšel zakon o razdelitvi državne v draginjske razrede, s katerimi so posebno oškodovani železničarji, ki so bili postavljeni v III. oziroma v IV. in V. razred, je savezna uprava podvzela takoj akcijo za ukinjenje draginjskih razredov.

II.

V zadnjem času se razvija med železničarji zopet nova agitacija. Svoječasno so skušali organizacijo razbiti na prometne in transportne delavce, sedaj pa poskušajo razbiti našo organizacijo z novo parolo, kateri so dali ime nevtralizacija (nezavisnost).

Ljudje, ki agitirajo za nevtralnost, so se popreje zbirali okoli raznih Kamričev in Žorgov. Ko so izigrali vse karte, so si pa poiskali novo ime z ambicijo, da zopet pridejo na površje. Železničarji, obračunajte z njimi, kakor so zaslužili!

III.

Nekatere podružnice ne izvršujejo svojih dolžnosti tako, kakor to predpisuje pravilnik in pravila. Nekatere podružnice jako neredno obračunavajo in zavlačujejo obračune po več tednov in mesecev z zgovorom, da niso vsi člani plačali svojih prispevkov. Opozarjamo vse sodruge, da redno obračunavajo ne z ozirom na to, če so vsi člani plačali prispevke ali ne.

Če podružnice ne bodo redno izvrševale svojih dolžnosti, potem tudi nimajo pravice zahtevati od centrale, da naj izvršuje točno svoje obveznosti.

Če bodo naše akcije trpele vsled malomarnosti zadružnic, bomo primorani objaviti imenoma vse tiste, ki so kakšno funkcijo sprejeli, pa svojih dolžnosti ne izvršujejo.

Razno.

Kaj je s službenimi oblekami?

Preteklo je že polnih 8 mesecev, odkar smo zahtevali službeno obleko, katera nam pripada.

Pa glej, nekateri so dobili obleko, da jo bodo skoro raztrgali drugi pa jo zopet do danes niso dobili, kljub temu, da jim tudi pripada.

Kje je krivda temu neredu?

Ena ali več postaj dobi obleko, medtem ko je drugi ne dobijo. Če vprašate šefa, kaj je z oblekami, vam odgovori, »da jih je naročil«, če vprašate ravnateljstvo, pa pravi: »zakaj pa vaš šef ne naroči obleke«. Če že ni obleke povejte nam vsaj, kdo je kriv, da jih ne dobimo.

Zima je pred durmi; mi pa smo brez tople obleke.

Da ne dobimo obleke, so v prvi vrsti krivi ministri, ker nikdar ne računajo s tem, kar mora osobje dobiti po obstoječih predpisih, krivi so nadalje ravnatelji in šefi, največji krivec pa je železničarsko osobje samo, ker ni organizirano.

Za vzgled. »Železničar« z dne 15. t. m. piše: Sodrug nam piše — 8. t. m. sem bil v Rumi. Popoldne, pred odhodom vlaka sem šel z nekaterimi sodrugi v kolodvorsko restavracijo. Že oddaleč smo čuli vpitje, smeh in godbo. Pa kaj smo videli? Pri belem dnevu in v pričo tolikih ljudi v čakalnici, so razgrajali postajenačelnik, šef kurilnice in šef sekcije v Rumi. Ker ni bilo cigana so jim svirali železniški uslužbenci. Vse to se je vršilo podnevu, ko bi morali gospodje šefi in njih cigani delati. — Vemo, da obstoji ministrska naredba, da je pijančevanje v službi prepovedano. Samo to bi še radi vedeli, če veljaio ti predpisi tudi za rumske šefe. Mor-da pa so taki škandali vzgled vzornega in požrtvovalnega dela.

Nizozemski železničarji v boju za obstanek. Kakor angleške, tako so tudi nizozemske železničarske družbe hotele svojim nastavljenecem znižati mezde in pokoinino ter daljšati delavni čas. Vsled tega so nastavljeneci pod vodstvom socialistične organizacije pričele boj proti družbam. — Pri nas železničarji nočejo boljšega kruha kljub temu, da strdajo.

Angleški strokovni pokret. Železničarjem so hotele železniške družbe znižati mezde. Odpor strokovne organizacije železničarjev je to kapitalistično namero zlomil, kar pomeni precejšnjo zmago angleških železničarjev. — Pri nas pa spi železničarski pokret kljub velikanski bedi železničarjev. Ni čuda! Politična zaslepljenost naših železničarjev je tolika, da raje umirajo in trobijo v nacionalistični ali v neodvisni rog, mesto, da bi se organizirali v falango angleških in nemških železničarjev, ki so gospodje proti našim bednežem. Amsterdam pozna internacionalno solidarnost. Turjaški trg in »Nova pravda« pa politično lutkarijo. V proletarski zavednosti je moč, ne pa v golju-fiji katero uganiajo nezavisni.

Vsem železničarjem priporočamo, da se ob vsaki priliki spominjajo na zgradbo delavskega doma v Celju. Apeliramo tudi na vse delavske organizacije, da nas podpirajo da pridemo do svojega lastnega delavskega doma ki je jako potreben za splošni delavski pokret v Sloveniji. Vsak zaveden železničar bo vedel, kake velike važnosti je za delavstvo lastni dom. Zato je dolžnost, da vsak delavec po svoji možnosti podpira to akcijo materijelno in sodeluje da pridemo kolikor mogoče hitro do svojega zaželenega cilja. Eventuelni prispevki naj se pošiljajo na pripravljalni odbor delavskega doma v Celje, Vodnikova ulica št. 3 s pripombo v kakšen namen je znesek poslan. — Pripravljalni odbor za delavski dom v Celju.

VABILO

na občni zbor podružnice Saveza železničarjev Jugoslavije v Ljubljani s Šiško, ki se bo vršil v soboto 30. septembra t. l. ob 8. zvečer v Prešernovi sobi restavracije »Novi svet«, Gosposvetska cesta.

Ker je dnevni red zelo važen je dolžnost vsakega člana, da se občnega zbora udeleži.

Pokrajinsko tajništvo.

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

Odgovorni urednik: Jožef Ravnik.

Tiskala »Učiteljska tiskarna« v Ljubljani.