

ŽELEZNIČARSKI GLASNIK

Časopis članov „Prometne zveze.“

Št. 7.

Izhaja 1. in 15. v dne mesecu.
Uredništvo in uprava: Dunajska cesta 9.

V Ljubljani, dne 1. aprila 1913.

Celoletna naročnina je K 3-60. Člani
„Prometne zveze“ dobe list brezplačno.

Leto I.

Glavni občni zbor „Prometne zveze“

se vrši po sklepu centralnega odbora v soboto, dne 5. in v nedeljo, dne 6. aprila 1913
na Dunaju XV., Mariahilferstraße številka 138, v dvorani hotela „Fuchs“.

Predstojnikom skupin so se že doposlali pozivi, da izvolijo in priglasijo pooblaščenega zastopnika. — Predlogi ki se naj predložijo v pretres občnemu zboru se morajo vposiati centrali najkasneje do 31. marca 1913.

Bratski pozdrav!

Centralno vodstvo.

Bolezen naših železnic.

Neki dunajski železniški uradnik je koncem svečana obelodanil jako zanimive statistične podatke, ki jih i mi objavimo ne samo za zabavo ampak tudi v pouk našim čitateljem. Podatki nam živo predočujejo, kako umetno zna naša najvišja železniška oblast gospodariti.

Železnica je po dotičnih izvajanjih baje najslabotnejši in na krvi najrevnejši otrok, ki dela Avstriji največje skrbi. Z zavistjo in žalostjo naj bi se ozirali v tujemstvo. Tam donašajo železnice državni lepe dobičke, pri nas pa posezi davkoplačevalec leto za letom globoko v žep in dodaj, da se ta železna igrača vzdržuje in ne zarašča s travo. Pri vsem tem se nam Avstrijcem pa še ne more in ne sme predbacivati, da nimamo smisla za železnice. Ne in ne! Fraza o „reformi železniške uprave in obrata“ je že več kakor eno desetletje javno govorenje Avstrije. Mi imamo državni železniški svet, imamo tozadevni parlamentarni odsek, različne prometne komisije in še nekaj ducatov sličnih naprav, koder si več sto premetenih gospodov ubija glave z reformnim tuhtanjem. Prirejajo se študijska potovanja in izdelujejo se primerjevalni izkazi. Vspah je konečno vedno eden in isti: Predsedujoči gospod minister se vsem gospodom prisednikom z zbranimi besedami za njih pošten trud zahvali, prisedniki izrazijo ministru zaupnico, ker je sejo tako uspešno in objektivno vodil, primankljaj in druge mizerije pa ostanejo.

Vzrok neplodnosti vsega tega početja je, ker vsi ti rešilni poskusi niso nič drugega kakor domišljivo strokovnjaštvo in teoretična širokostnost. Ni-li smešno, če se začenja reševati pri

tarifnih in najtežavnejših prometnih vprašanjih in se zabija čas s tujezemskimi statistikami. To rodi k večjemu dolge članke za časopise in dolgočasna predavanja, katera nerazumni poslušalci hvalijo in občudujejo, ker nič ne razumejo, pomagano pa ni nikomur, najmanj pa bolni železnici. Skrajni čas je že, da se ta metoda enkrat zavrže in začne s pametnim, resnim delom. Bolezen naših železnic ni nikakor komplicirana, leči se naj tedaj tudi na priprost in enostaven način. Ni treba bolezniki iskati daleč tam, koder je ni, ker je doma, prav pred nosom. Za vzgled bodi iz cele vrste slučajev, ki se dajo brez vsake posebne muke odpraviti, eden naveden.

Slično pruskim so tudi naše državne železnice v ravnateljstva razdeljena, ki nadzorujejo in vodijo obrat v svojem področju samostojno. V Prusiji odpade na eno ravnateljstvo okroglo 1800 kilometrov, pri nas pa 1200. Pripomniti se mora, da imajo pruske železnice pet do desetkrat močnejši promet. To nesoglasje pa še ni najhujše in prišli bodemo po kratkem raziskovanju še globlje. Ali v Avstriji imamo ravnateljstva, ki so naravnost pritlikave in pokveke, kojih gotovo nobeden birokrat ne more zapopasti. Naj govore številke:

Ravnateljstvo Olomuc upravlja omrežje samo 680 kilometrov. Okroglo 60 odstotkov od tega odpade na lokalne železnice, ki v obratnem oziru ne povzročajo prav nobenih posebnih skrbi. Šest do osem vlakov ali bolje rečeno vlačkov na 24 ur to je vse na teh lokalnih progah. Veliko boljše tudi na glavnih progah ni. Po nekod je promet presmešno slab. V celem področju vozita samo dva brzovlaka. O nju potrebi smo poučeni ako zvemo, da imata ta dva „nobelvlaka“ redkokdaj več kakor po deset plačujočih potnikov.

Denarni promet celega ravnateljstva prekosi lahko vsaka količaja večja postaja, koder je kaj zdatne industrije. V nadzorstvo cele te igrače služi ravnateljstvo, ki je sestavljeno iz 45 oddelkov in uradov. Po progah slušbuje 158 uradnikov, v centrali — pri ravnateljstvu jih je pa 163. Torej 163 ljudi pazi in preži, da 158 drugih pravilno gara in strada. Najvišje plačani sede seveda v centrali; preža stane torej neprimerno več denarja, kakor delo. Pri progovzdrževalni službi je zaposlenih oziroma konserviranih 4 nadzorniki, 6 nadkomisarjev, 2 komisarja, 5 pristavov, in 2 asistenta, skupaj 19 uradnikov, ki imajo v centrali predpostavljenih 3 višje nadzornike, 4 nadzornike, 3 nadkomisarje, 8 komisarjev, 5 pristavov in 1 asistenta, skupaj 24 gospodov. Brezpomembnost celega ravnateljstva se vidi po tem, da je v celi delavniški službi samo 5 uradnikov zaposlenih. Ravnateljstvo Olomuc ne zaostaja glede organizacije in delokroga oziroma pooblastila do dela, ki ga pa nima, za nobeno drugo direkcijo. Zanimivo je tudi, da je v celem ravnateljstvu samo ena taka postaja, ki to ime zasluži, namreč Olomuc. Ampak ta postaja ne spada v področje te direkcije, ampak pod ravnateljstvo severne železnice na Dunaju. Ali so si gospodje to zaradi potnih dijet tako lepo uredili, ali pa sedi pri direkciji Olomuc tak izboren materijal skupaj, da mu niti sedežne postaje niso zaupali, to naj sodijo tisti, kojim je nadzorstvo nad uporabo naših davkov poverjeno, mi pravimo samo, da je iz prometno-tehničnega ozira pravcata prismuknjenost. Ta slučaj ima sicer še tekmeča: postaja Krakov tudi ne spada v področje tamošnjega ravnateljstva ampak istotako pod direkcijo severnih železnic na Dunaju. Lahko

Lastovka.

Nebo je najkrasnejše zasijalo nad balearskimi otoki. Morje je počivalo in od njega gladine je odsevalo nebroj nebeških lučic-zvezdic, ki so sipale svoje tenke žarke na zemljo. Vse je učinkovalo tako nekako tajinstveno na nas, da smo mislili, da se ziblremo v prijetno sladkih sanjah. Prav nehote je sem pa tja kateri od nas pogledal proti dnu morja, če ne bi znabití ugle dal tam doli krasne morske vile ob zvokih čarobnih valčkov rajati.

Oddaljeni smo bili še komaj le kake tri milje od otoka Majorka. Naša ladja se je počasi premikala proti suhi zemlji. Vetra ni bilo nobenega, morje je bilo popolnoma mirno. Le, če so vrvi udarile ob razpeta jadra, je zašumelo nad nami.

Sedeli smo družabno skupaj na krovu „Estrele“; kapitan in lastnik ob enem je sedel

zraven mene. Mož je bil že star in štirideset let je preživel večinoma na vodi. Molče je gledal pred se, istotako tudi jaz; mislila sva pač oba eno in isto — tja na suho zemljo, ker pač tudi v monarjevi duši spe spomini, kako lepo je bilo nekodaj doma na domačem travniku.

„Danes je ravno štirideset let“, spregovoril je kapitan, „odkar je postala ladija meni domovje“. Njegov glas je bil nekako čuden, skoraj sem se ga ustrašil.

„Da, da, štirideset dolgih let“, ponovil je še enkrat in zmajal s svojo sivo glavo. „In ako mislim nazaj, zdi se mi že pol veka. Nismo daleč od „Balearov“, neko tajno čustvo se me vselej polasti, kadar tod mimo jadram. Vzrok temu je priprosta a žalostna dogodba, ki mi noče iz spomina. Poslušajte me, hočem vam jo povedati.“

Pred petintridesetimi leti sem kot drugi kapitan na trojaderniku „Arago“ zapustil Trst. Sicer

nisem bil rojen za mornarja a spolniti sem moral voljo rajnega očeta — Bog mu daj nebesa. Domotožja nikoli nisem mogel zatreti v meni in vselej, kadar sem se vkrcal, sem bil žalosten, dočim so drugi okoli mene popevali.

Kapitan „Arago“, nenavadno izkušen, resen in strog mož je imel od svojega gospodarja nalogo, da prepelje sklad žlahtnega lesa iz otoka Martinique v London. Razun mene je imel podrejeno še enega krmarja, deset mornarjev in enega mornarčka, t. j. mornarski vajenec.

Bilo je dan po Malem Šmarnu, lahka sapica je pihala preko julijskih alp sem in tja čez sinjo Adrijo; kapitan je ukazal razpeti jadra in dvigniti sidra. Po preteku pol ure je zagrnila lahka meglica za nami mesto in okolico ter mojo domovino.

Med mornarji je bil tudi mlad in zal mladenič, pisal se je Brezina. Bil je vedno dobre volje, vsled česar smo ga vsi prav radi imeli.

vrjetno to ni, ampak mi pravimo, da je vse smešno-žalostna resnica.

Ravno tak srčkana igrača je ravnateljstvo za češko severno železnico. Nje področje obsega 392 km. V centrali sedi 145 uradnikov.

Spomnimo se še obratnega vodstva v Černovicah, ki pa je opremljeno z vsemi pravicami pravega ravnateljstva. Obsega 586 kilometrov prog od kojih odpade 80 odstotkov na lokalne železnice. Progovzdrževalno službo opravlja 7 uradnikov, katere nadzoruje izza centrale 7 „zlatih krogeljnov“ in še 9 drugih uradnikov. Centralni oddelek je razdeljen v 8 pododdelkov, vsacega uradnika na progi nadzoruje torej več nego en celi oddelek ravnateljstva. Vlakopospeševalno in delavniško službo po vseh progah obvladuje 7 uradnikov, ki imajo pri direkciji 11 predpostavljenih, med njimi enega c. kr. svetnika in višjega nadzornika, enega nadzornika in več višjih „pozlačenih“. Računsko kontrolo vodi ravnateljstvo v Stanislavu, dasiravno sedi v ravnateljstvu v Černovicah razun zgoraj imenovanih še 99 uradnikov. Vsega skupaj sedi v centrali te direkcije 145 uradnikov, dočim jih službo po podrejenih progah opravlja 109.

Vse imenovane direkcije životarijo veselo in nemoteno naprej in požro letno nekaj milijonov davkov. Čemu, tega ne ve nihče. Noben človek jih ne bo zagovarjal, ako se takoj odpravijo. Tudi pogrešal jih ne bo nikdo. Ako se proge porazdele med sosedne direkcije ni potreba pri nobeni osovija pomnožiti.

Koliko komisij in izvedencev je že bilo in nobeden se nad tem nestvorom še ni izpodtaknil. Ravno nasprotno: Govori se, da se name-rava obratno vodstvo v Černovicah le spopolniti. — Gotovo je zopet nekaj judov na razpolago, ki bi bili voljni ubogemu davkoplačevalcu kožo čez glavo potegniti. Na vsezadnje bomo še doživeli, da bo za vsakega premikača pri ravnateljstvu po en „zlat kragulj“ sedel.

Čuvajem priporočamo, da na podlagi tu zapisanih števil preračunajo, da njega ekselenci, gospodu ministru res ni mogoče dati čuvajem nočne doklade „ni denarja“.

Socialne misli.

Da so železničarji popolnoma upravičeni se potegovati za to, da se njih stan materijelno in npravno povzdigne, dokazuje cela dolga vrsta dejstev. Dosedanje pravno razmerje železničarjev je pod vplivom starodavnih viteških navad in rimljanskih učenosti služilo samo denarnemu žaklju delodajalcev. Ker pa je množica onih, ki so navezani od njih službenega razmerja biti in živeti narasla na milijone, mora tudi pravica neovrženo pripoznati: Vsako podjetje, bodisi državno ali privatno, ni samo zato tukaj, da služi le sebi, ampak tudi za tiste, ki mu žrtvujejo svoje najboljše moči. Glavno bogastvo vsacega podjetja tvori delovna moč njega uslužbencev. Več, kakor obresti in renta je delavstvo. Najvišja dolžnost je tedaj ohraniti življenje, zdravje in moč sotrudnikov. Le tiste zamoremo spoštovati, ki z

Znal je vsakogar izvrstno oponašati in iz vsega je napravil primeren dovtip. Nazvali smo ga večinoma le zasmehljivca in če smo pozabili, spomnil nas je sam na ta svoj priimek.

Po dvajsetdnevni vožnji smo dospeli Malto, koder smo zopet dobili pitne vode in živili; sedemnajstega vinotoka pa smo bili oddaljeni komaj še dobro miljo od Balearov. Neugodni veter nas je prisilil pluti v tej smeri. Noč je bila mirna in jasna kakor danes. Od brega sem smo začuli mile glasove mandolin in kitar, s katerimi so španski cigani spremljali njih otožne pesmi. Godba in petje je zvabilo vse moštvo na krov, da smo slušali nežnim in ljubkim glasovom, ki so se z lahnim šumenjem morja spajali v prijetno harmonijo.

Ko so strune utihnile, oglasi se Brezina: Ta rujava svojat tam na bregu pač ne more mirovati, če ne krade, pa si brusi in uri prste ob strunah!

nami človeško in pravično ravnajo. Tisti pa, ki se z dobrovoljstvom samo našemijo in svojim nastavljenecem sem pa tja kako drobtinco raz mizo vržejo niso naši prijatelji, ker ne znajo ceniti kaj bodi le njim v prid.

Naše železniške uprave spadajo med zadnje. Ako uslužbenci in delavci zaprosijo za kako miloščino in še tako jasno dokažejo, da se gre za obojestranski dobrobit, se odgovor enostavno vedno glasi: denarja ni. Ta odgovor ali izgovor je zelo lahak, dokazuje pa, da upravam nekaj manjka: pamet in srce!

Ali uprave ne slišijo klica svojih bednih uslužbencev, ali ne uvidijo, da stradajoči ne morejo tega zatiranja dalje prenašati in morajo njih bedo izpostaviti javni obsodbi? Hočejo li uprave čakati tako dolgo, da zrase nezadovoljstvo do vrhunca? Pravijo: kdor se zna hliniti in prilizovati, tudi kaj doseže. Vsakemu ni dano se s takimi lastnostmi pečati, ki mogoče enemu hasnijo celoti pa škodujejo materijelno in npravno. Takim ljudem je treba odločno pokazati vrata in se jih ogibati, oni so podle duše. Treba se je trdno združiti s poštenimi sotrpini v močno skupino in pridno, neumorno sodelovati in pričakovati je z gotovostjo, da bo naš glas toliko močan, da ga bodo uprave slišale in upoštevale. Upravam je treba dopovedati, da naj skrbe, da se ne bodo prepozno premislile in vzdramile iz trdovratnega spanja. Še je čas, ampak kazalec se hitro suče. Spoznanje, da smo eden za drugega ustvarjeni in eden brez drugega shajati ne moremo, mora tudi pri upravah priti do veljave.

Kaj je z doklado premikačem?

Med nujnimi zahtevami, ki čakajo rešitve, je tudi prepotrebna doklada premikačem. Nobena kategorija nima tako nevarne in naporne službe, kakor ta. Vsakemu železničarju mora biti znano, da je ravno premikač tista uboga para, ki teci celi čas službe po kamenju in gramozu sem in tja in umel bo vsak tudi, da ravno premikač potrebuje največ obutev. Kdor ne verjame, njemu premikači to trditev lahko z čevljarjevimi računi dokažejo.

Ni čuda torej, in ker so plače teh ljudi odmerjene po najnižji stopinji — da izdatki nikakor ne soglašajo s prejemki. Bos ne more nobeden biti, treba je tedaj potrebo za večjo porabo obutev prištediti na drugi strani — pri hrani. Pri c. kr. drž. železnicah so imeli pred regulacijo plač premikači nekaj doklade, a imenitna regulacija kakor smo jih v Avstriji pri nižjih državnih uslužbencih že vajeni, jim je to odjedla pod predvezo, da so za to stalne plače imenitnejše.

Izkazalo pa se je, da je nova plačilna lestva ravno nasprotje od onega, kar bi moralo biti. Ako se pri višjih stopnjah res nekaj pozna, so pa začetne plače ravno iste, kakor so bile stare z doklado vred. Tisto malenkostno povišanje plač je bilo živa potreba in bi le tedaj pomenilo zboljšanje dohodkov, ako bi se premikačem ne

— Molči zasmehovalec, moraš li tvoj jezik tudi ob vsem uriti, — oglasil se je nek čmeren mornar iz ozadja.

— Ne bodi mi nevoščljiv, kaj morem jaz zato, če se je tebi pamet ustavila. —

— Od kod pa imaš zopet to surovost? —

— Prav od tebe, dragi prijatelj, ko sem se pri vašem veličanstvu vadal olike. —

Še nekaj je mož v ozadju zamrmral in utihnil.

Godba na obrežju je tudi utihnila. Razhajaje se k počitku in k opravljanju smo sklenili, da drugi dan obiščemo cigane v njihovem taboru. Rano zjutraj smo pristali v Mahonskem zalivu. Po dovršenih opravkih smo zapustili vsi krov in se podali na suho, zvečer pa smo poiskali cigane. Kmalu smo jih zasledili. Našemu moštvo se je posebno dopadlo šaliti se zrujavimi cigankami, ki so nam navsezadnje vsem zapored pre-rokovale.

(Konee prihodnjč.)

odtegnila doklada. Tako pa je vse skupaj le farbarija javnosti, da ima le-ta povod priljubljeni draginjski vijak nategovati.

Upeljala in tudi premikačem podelila se je nočna doklada, kar pa pomeni toliko, kakor nič. To je samo iskra pravice, ki se je premikačem izkazala, ker je pač umevno, da je služba po noči ne samo napornejša ampak tudi nevarnejša, kakor po dnevu. Iz vsega tega sledi, da je zahteva po dokladi premikačem kot takim popolnoma opravičena in ker se nahaja tudi med zahtevami pododseka, upajmo, da se slavne uprave ne bodo dolgo obotavljale ustreči. Da se premikačem podeli po 24 K doklade na mesec, tirja „Prometna zveza“ že par let in drž. poslanec Kemetter to zahtevo tudi vselej in energično zastopa. Slavnim upravam je priporočati, da se kmalu premislijo, ker drugače se zna pripetiti, da postojanka 24 K naraste in potem bo še hujši joj za pokritje. Ta malenkost pa pri ogromnih drugih izdatkih itak ne pride v poštev, treba je le, da gospodje okoli zelenih miz malo premislijo, da bi premikači brez njih boljše shajali, ko pa oni brez premikačev.

Smešno pa bi bilo misliti, da se bodo uprave kar same od sebe ganile. Njih valpetske duše so že preveč okamenele, njih ušesa so gluha in njih oči slepe za mladega moža. Le na malih samih je ležeče, da si izvojujejo boljših dni in to tem potom, da se združijo v trdno in pravično organizacijo in dregajo in dregajo, dokler niso uslišani. Vzglede balkanskih držav bodi bodrilo vsem, kojim je resen cilj boljša bodočnost.

Za železničarje.

Za prožne vravnalce sta pred kratkim posredovala poslanca Kemetter in Lozer pri železniškem ministerstvu. Reklo se jima je, da se bo zadeva čezurnega dela uredila in sicer tako, da bodo veljale povsod enake določbe. Sedanja najvišja meja odškodnin za čezure se ne sme prekoračiti. Pavšal, kakor ga imajo prožni mojstri se odkloni; skušnje za napredovanje v kategorijo prožnih mojstrov se zamorejo pa še le takrat uvesti, ko bodo zahteve prožnih mojstrov rešene. Nekaj družih malenkostnih zahtev se je posredovalcema priporočilo izročiti personalni komisiji. Prihodnjč o tem predmetu več.

Za delavce v delavnicah c. kr. drž. železnic je 6. marca posredoval državni poslanec Lozer v ministerstvu pri ministerijalnemu tajniku dr. Böss-u. Obrazložil mu je težko življensko stališče profesionistov in delavcev v spricho dan za dnevom rastoče draginje in dejstva, da je zadnja regulacija plač ne samo nezadostna marveč v marsičem celo krivična, ker nekateri namesto, da bi kaj več dobili, ponekod še celo zgube. Gospod svetnik je po posrečenem dokazilu g. posredovalca in odposlanca „Prometne zveze“ pripoznal, da se je za dunajske delavnice ohranil stari sistem napredovanja, drugod se pa povsod upeljalo triletno napredovanje, kar se pravi toliko, da dunajski profesionisti in delavci niso dobili nič, vsem onim po kronovinah okoli pa se je plača še pristigla. Iz besedi dr. Böss-a je bilo posneti, da je uprava to namenoma storila, da bi, kakor po navadi, pri teh revežih kolikor mogoče prihranila. Ker g. poslanec le n odnehal, se je gospod ministerski svetnik končno udal in obljubil zadevo predložiti njega ekselenci žel. ministru. — Zopet se vidi, da „Prometna zveza“ misli in skrbi za vse sloje malih železničarjev, le ti pa še vedno tišče glavo v zid hočejo tja, koder se jih le izkorišča, stori za nje pa nič.

Dopisi.

Zidanmost. Dragi „Glasnik“! O nekem zanimivem pojavu ti moram poročati in če si ti zdi vredno, sporoči to tudi našim tovarišem preko vse slovenske zemlje. Našim sodrugom tukaj v Zidanem mostu, ki so mislili, da jim rudeči nad-sodrug kar zlato tele iz zemlje pricoprajo so postali napram svoji organizaciji nekako nezaup-

ljivi. Oči so se jim začele odpirati in začeli so sprevidovati, kako jih rudeča garda vleče, ne samo za žep ampak tudi za nos. K nam hodijo povpraševati, kako je pri tem in onem, kako s tem in onim.

Prijatelji! Mi smo vam na razpolago, ko se toliko spametujete, da prihitite v naš tabor, kajti dokler služite rdečkarjem, naj bodo oni vaši svetovalci. Če pa nočejo biti, ali pa — in to je pribita resnica — niso zmožni, tedaj pa jim obrnite hrbet in izkažite jim vaše zaničevanje s tem da pridete v okrilje „Prometne zveze“.

Za prave naše člane je pri nas vedno varno zavetje pripravljeno. Ni pa naša navada hoditi k sovražnemu nam sosedu njegove težake poučevati, tako dela le predrzen soci: dokler nisi njegov, ima vsega mogočega dosti zate, ko te je pa dobil v svoje kremplje, pa ti kaže vedno le njegovo vedno prazno malho, v katero naj bi ti nosil težko prislužene novčiče. Torej spametuj se, bodi naš in mi bodemo za-te in s teboj!

Kaj naj čuvaj pri pohodu proge vse vidi?

Na to vprašanje nam odgovarja tovariš, ki kot čuvaj ne govori iz domišljavosti ali smešnega pretiravanja ampak iz lastne skušnje. Prvo je treba znati, da tam koder so upeljani prožni obhodniki imajo le-ti toliko proge dodeljene, da nima prav nič prijetnejšega, kakor prožni čuvaj. Ta sicer nima toliko proge za obhoditi, naprteno pa mu je toliko drugega dela, da ga komaj dovrši, ker ima večinoma gost vlakovni promet in po več prečnic za zapirati. Ko pride tedaj — seveda po strogo predpisanih minutah na proggo pa naj v urnem teku vse vidi in kolikor mogoče manjše napake takoj tudi odpravi.

1. Čuvaj naj vidi, da so vijaki vsi dobro pritrjeni.

2. Naj vidi, da so podloge dobro podkrampane.

3. Naj vidi, da ni kaka tračnica nalomljena.

4. Da ni kaka zaplatka rahla ali nalomljena.

5. Da ni tir preširok ali ugreznjen.

6. Da ni ob tiru kaka brzozjavna ali telefonska žica utrgana.

7. Da so preseki, predori, mostovi in mostiči vsi v redu.

8. Da se ne približa kak privatnik preveč železnici.

9. Da samotujejo mejniki lepo nepokvarjeni vsak na svojem mestu.

10. Okrega naj vsacega sosedovega pastirja, ki v bližini pase, da ne pride kako živinče na tir.

11. Prav posebno naj pazi na skalovja na pobočjih in videti mora, če je še tako visoko v hribu in grmovju, da ni kak kamen razpokan in grozi prileteti doli na tir.

Vse to naj vidi žel. čuvaj takrat, ko obhoja proggo in sicer v naglem diru. Če vozi po dotični proggi na dan po 45 do 50 vlakov, mora pač vsak razsoden človek pripoznati, da za obhod ne preostaja veliko časa. Le slavna uprava tega noče uvideti, ker smatra ubogega čuvaja za nadčloveško bitje, ki naj le dela, pa nič ne je in nič ne počiva. Za odmore po 30 minut je predpisano 2 in pol do 3 km proge prehoditi. Navadni ljudje računajo za eno uro 4 km. Čuvaj pa pretenci tja in nazaj v eni uri 5 do 6 km in zraven pa vidi in opravi vse, kar imaš predpisanega.

Pa še reci, da ti kaj ni všeč. Ti moraš vse to storiti in to samo zato, ker si železniški čuvaj, ki te ima pravico vsaka social-demokratska šema ošteti, kolikor se mu zljubi. Za tvojo naporno delo in službo imaš pa tudi pravico biti odgovoren za vsak vijak, saj vsak dan mimo njih hodiš, zdresiraj jih tako, da ne bodo postali nikoli neporabni. Naredi tako, kakor tvoji predstojniki s teboj, preziraj jih in teroriziraj kolikor moreš, če se človeško bitje privadi grdega, brezsrčnega ravnanja, zakaj bi se ga pa železo ne. Nikoli ne tarnaj in toži, da si preobložen z delom ampak vedi, da se morajo dijete velikih gospodov ravno pri najnižjih parah prislužiti. Čuvaj si, pa ne vidiš, da se jih kar cela tropa pripelje na komisijo, ako je treba zabiti kje kak kol, ki ga po-

tem tesar prav po svoji pameti naredi in postavi. In vsi taki gospodje se ne vozijo zastoj po proggi in ker nimajo tako mastnih nočnih in drugih doklad kakor ti, dobiti pa morajo zato mastnejše dijete. Ne bodi aboten in misli, da se jim železniška kasa kaj smili; prav nič ne, če se gre za nje, ampak varuj se zahtevati, da se tebi tvoj žalostni gmotni stan kaj zboljša, tedaj bo pa zaškripalo na vseh koncih in krajih, da „denarja ni“!

Svarilo. Tam doli, koder se združujete Sava in Savinja pašuje nek g. prožni mojster, ki misli, da je dotični kraj že v Albaniji. Mož ima mnogo vrlih lastnosti, ki se pa ne dopadejo kolikaj izobraznemu človeku. V prvi vrsti je uslužbenec železnice, kakor marsikateri drugi in bi moral uvideti, da tudi on ni nikaka zvezda izvanredne vrste. Po žilah mu teče vroča — da prevroča nemška kri in po glavi mu rojijo vse-socialnodemokratski sršeni, ki se prav pridno zletavajo v podrejene mu slovenske delavce. Kogar smatra za vernega sodruga, temu obljublja v obraz vse darove neba, za njegovim hrbtom pa vihti svoj protislovenski bič. Za enkrat mu samo svetujemo, da pusti „die Windischen“ pri miru, če mu pa vsled njegove „rajhofske“ naobrazbe to ni mogoče, pa si naj poišče kotiček tam, koder ga Slovenci ne bodo dražili nikoli. Tukaj med nami pa bo mož naše krvi in usmiljenega srca do svojih podrejenih delavcev lahko izhajal in bo vesel, da mu tujec ne bo odjedal mesta. Delavcem, ki še vedno verujejo v prijateljstvo in božanstvo soc. demokratov pa povemo na vsa usta: Taki-le so vaši obersodrugji. Zatirajo vas, zasramujejo vas in žalijo vas v narodnem in verskem oziru, koder le morejo.

Z Goriške proge. Nedavno se je prigodila na južni železnici med postajama Sava in Zagorje nesreča, ki je žalibog zahtevala človeško žrtev. Utrgala se je namreč visoko v hribu skala in obležala na tiru po katerem je pripeljal osobni vlak. Zgodilo se je to po noči. Enak slučaj se je dne 18. marca pripetil med postajama Sv. Lucija-Tolmin in Podmelec, a k sreči popoldne pri belem dnevu. Tudi tukaj je priletela z gore skala na tir in razrinila tračnice tako, da je osobni vlak št. 15, ki odhaja redno od Podmeleca ob 3. uri 44 minut skočil iz tira in sicer z vsemi vozovi. Promet je bil seveda ustavljen. Tovornih vlakov celih 18 ur ni bilo, potniki pa so prestopali v drugi vlak, ki je prišel od nasprotne strani prazen nasproti. Pomožni vlak z delavci in orodjem je prišel takoj po nezgodi iz Gorice. Z radostjo bilježimo, da se ljudem nobenemu ni nič pripetilo, k večjemu, če se je kdo malo prestrašil ali pa vsled nastale zamude raztogotil. Zadnji čas čitamo zopet po listih o enaki nezgodi med postajama Vintl in Mühlbach na južni železnici in gotovo to ne bodo osamljeni slučaji, ker letos je vladal hud mraz, ki je skalovje na pobočjih otrhlil. Bog nas varuj, da ne bi bilo človeških žrtev!

Organizacija.

Članom skupine Ljubljana. Vse denarne pošiljke naj se naslovijo na blagajnika tovariša **Jakoba Milavca**, Zalkarjeva ulica št. 9 v Ljubljani. Pripomni se še, naj skrbi vsak, da odrajta članarino najkasneje do 10. vsacega meseca. Vse one, ki so zaostali se opozori, naj dolg poravnajo, da njih članske pravice ne zapadejo. — **Navadna pisma** je nasloviti na predsednika **Ivana Rekar**, Sv. Petra cesta št. 54, Ljubljana. — **Prihodnji mesečni sestanek** je v soboto dne 12. aprila 1913 ob navadni uri. Pridite mnogoštevilno, da slišimo poročilo delegatov, ki gredo k občnemu zborovanju na Dunaj. Mesečni sestanek je tudi najugodnejša prilika za poravnavo članarine. **Predsednik.**

Zahvala. Tovariš Miha Voje se zahvaljuje osrednjemu vodstvu „Prometne zveze“ za podeljeno mu denarno podporo.

Tovarišem, ki gredo kot delegati k občnemu zborovanju dne 5. in 6. aprila 1913 na

Dunaj želimo srečno pot in mnogo — lepih vspehov!

Razno.

Spalne vozove 3. razreda je upeljala norveška železnica na proggi Kristijanija—Bergen. Postelje stoje po tri vrh ena druge; vsaka ima žimnato blazino. Zraven spada plahta in rjuha, belo prevlečen zglatnik in ravno tako prevlečena odeja. Vsak oddelek ima pripravo za umivanje, zrcalo in steklenko za vodo s čašami. Kuri se s paro. Postelje so 65 cm široke in 192 cm dolge. Voz tehta 35 ton in je opremljen z 36 ležišči.

Uradna oseba. Ako čitamo po raznih časopisih oddelek „iz sodne dvorane“, najdemo večkrat obsodbe radi razžaljenja uradne časti. Povodi tem obsodbam so mnogokrat prav ničevi, vendar pa smatramo za pravilno in potrebno, da se osebo, ki služi javni inštituciji, pred napadi nepremišljenih nagajivcev in zlobnežev postavno ščiti.

Zgodilo se je na Dunaju, da je neka živahnejša dama prišla s prevodnikom počestne električne železnice navskriž. Dunajčan se kmalu odloči in tako je sprevodnik preglasno žensko iz voza na cesto porinil, za kar „jih je nekaj slišal“. Dama je bila tožena in obsojena radi razžaljenja uradne časti.

Nek možki potnik si je na isti železnici dovolil na stopnicah obstati. Sprevodnik ga je odstranil, ampak ne z rokami, temuž z nogo. Potnik se je osmelil prijaznemu sprevodniku zagrozil, da ga bo ovadil. Posledica je bila, da ga je sprevodnik povabil nazaj v voz in brezplačno do prihodnje policijske stražnice zapeljal. Tam se je izvršila aretacija potnika kateri je sledila zopet obsodba radi razžaljenja uradne časti.

Pri nas, pri železnici je pa popolnoma drugače.

Prišel je na postajo po celem okraju znan razgrajč in začel nad prometnim uradnikom svoj program razvijati, ker mu naprave na železnici niso bile popolnoma po volji. Sodnik je pri obravnavi izrekel oprostilno obsodbo z motivacijo, da nosi železniški uradnik pač veliko odgovornost, ali značaja uradne osebe pa le nima. Naši sprevodniki vedo mnogo povedati o lepih manirah neke gotove vrste potnikov, če ni takoj polovica kupeja na razpolago. Zgodilo se je celo, da je neko tako človeče službujočemu postajenačelniku „eno prismolilo“; sodnik pa je vseeno rekel, da to ni razžaljenje uradne časti. Lepe reči vedo tudi naši blagajničarji na večjih postajah povedati. Izpostavljeni so vsem šikanam in obrekovanjem od strani potnikov in se morajo pustiti nazivati za goljufe. Kaj hočejo, molčati morajo in pretrpeti radi znane „ritožne knjige“, v katero lahko vsak zapiše, kar hoče; živ krst ne preišče, ali je resnica ali laž, uradnika se ukori ali celo kaznuje. Tudi v tem oziru bi našim železniškim upravam lahko s prstom pokazali, kako je tam onstran avstrijsko nemške meje. Tam mora vsak tožitelj, če se hoče pritožne knjige poslužiti položiti gotovo svoto. Zadeva, ki jo je vpisal se potem skrbno in pravično preišče in ako je pritožba opravičena se denar vrne, v nasprotnem slučaju pa zapade. Tako je prav!

Ni čuda torej, da pri nas železničar ne uživa nobenega ugleda, ker si vsak ob njem lahko nekaznovano noge obriše. Potrebno in zdravo bi bilo, ko bi bili železničarji edini in s to grdo in škodljivo lastnostjo naših uprav enkrat pošteno pomedli.

Po svetu. Angleški železničarji so zažugali upravi z generalnim štrajkom. To pot se ne gre za zboljšanje plač ali za skrajšanje delovnega časa, kakor v letu 1911, ampak gre se za nekega po krivici odpuščenega vlakovodja Rihardsona. Kakor tukaj, tako tudi tam, ima železnica nebroj predpisov, ki pa niso tiskani za službo ampak le za sodnike. Znano je, da se opravljanje službe po predpisih imenuje „pasivna resistenca“, in ta predpisana služba se prepoveduje. Je pa železničar kaj zakrivil, — pardon v službi brez predpisov se sploh ne more nič zakriviti — recimo,

da se mu je kaj pripetilo ali, kar je najbolj v navadi, da se mu je krivda naprtila, tedaj pa pride g. sodnik in pravi, predpis ukazuje tako, ker niste tako postopali, ste zakrivali itd. Torej kaj je zakrivil Rihardson? Ukazalo se mu je pripeti k njegovemu vlaku na neki postaji 7 voz. Ker pa ni zadostno pezo zaviral, mož ukaza ni hotel sprejeti in se je skliceval na tiskane predpise. To je zadostovalo, da se je človeka, ki je popolnoma pravilno skrbel za živ in mrtev material svojega delodajalca, smatralo in obsodilo kot upornika in se ga postavilo pod kap. Kratko poprej pa je bil pri isti upravi nek strojevodja na 18 mesev zapora obsojen, ker je nek ustmen ukaz proti predpisom izvršil, pri čemur je imel nezgodo, ki je zahtevala eno človeško žrtev. Izgovarjal se je sicer na ukaz, ki ga je dobil, a sodnik in instrukcija sta bila neizprosna. Postopanje železniške uprave napram Rihardsonu je vzbudilo celo pri ljudeh, ki sicer radi delodajalce zagovarjajo, ostro obsodbo. Železnica se je izgovarjala na vse mogoče načine in sipala javnosti pesek v oči. Odgovor, kakor ga je zaslužila, pa je dobila od združenih organizacij z žuganjem generalnega štrajka. Tako je torej uprava svoje podložne sama prisilila, da bi postali postavolomni. Izvršilni odbor združenih organizacij je sestavil ostro spomenico, v kateri zahteva, da se krivično odpuščenega vlakovodjo brezpogoino takoj zopet nastavi in da se v prihodnje vsi ukazi, ki nasprotujejo tiskanim predpisom, izdajo pisмено. Spomenica se je vročila upravi, da na njo takoj odgovori.

Nemški železničarji pričakujejo premembo delovnega časa in počitka, ki ima že 1. majnika t. l. v veljavo stopiti. Počitek se podaljša od 24 na 32 ur. Delavcem se podele na mesec trije taki odmori, in mora vsaj ena tretjina pasti na nedelje ali praznike. Pri tej vesti mora pač vsak avstrijski čuvaj vzdihniti. Kje smo še mi, dasiravno se prištevamo med kulturni svet.

Kaj pravi bavarski prometni minister o železničarskih organizacijah? Dne 11. oktobra 1912 je bavarski prometni minister v 17. javni seji poslanske zbornice med drugim izjavil: Gospodarskim in drugim namenom služee organizacije železničarjev podpiramo po vsej možnosti; dovolimo prosti čas in brezplačno vožnjo k zborovanjem, smo jim, ako želijo s svetom in dejanjem na razpolago in smo pripravljeni, če dejo v silo, jim priskočiti na pomoč. Znano je, kako radi podpiramo stavbne zadrage. Organizacijam, ki so si stavile nalogo zastopati stanovske koristi, nasproti ostanemo nevtralni, dokler one ne škodujejo državnim ali službenim interesom. Od pretežne večine teh organizacij je odvisna zvestoba do vlade in države in udanost naši upravi. Z njimi obravnavamo prijateljsko njih in naše zadeve in se trudimo njih željam in nasvetom ugoditi. Pri naši težavni službi jaz nič ne zamerim, če konečno tudi kaka trda beseda pade. Tako je govoril bavarski prometni minister in ne dvomimo, da mož ni farbal, ampak samo povedal, kakor misli in čuti. Pri nas pa uprave skušajo kolikor mogoče organizacije eno proti drugi hujskati; če drugače ne gre, pa bakšiš pomaga. Seveda, ko je enkrat razkol ustvarjen, potem je upravam lahko po kalnem ribariti. Povdariti se pa tudi mora, da pri nas ni zadosti, da organizacije ena drugo grizejo, ko še člani v eni in isti niso edini.

Dolžnost vsakega železničarja je, da z vsemi silami dela za list, agitira za Prometno zvezo in kupuje le pri trgovcih, ki inserirajo v našem listu.

Listek upravnništva.

A. G. Podmelec. Položnice za članarino zahtevajte od centrale, ako pa mogoče, pristopite kaki sosedni plačilnici.

Adalbert Remtisch, Komotau;
Ivan Fekoza, Linc;
Fran Bettl, Altenmarkt;
Ivan Püringer, Wels;
Josip Eckelhart, Dunaj;
Rudolf Schlick, Liezen;
Martin Dörfler, Falkenau;
Josip Zacherl, Lambach;
Franc Mayer, Wels;
Ferdo Marth, Landeck;
Josip Zwitter, Attnang;
Fran Vožal, Podgorce;
Terezija Männer, Dunaj;
Terezija Zillinger, Dunaj;
Krescencija Köhl, Landeck;
Lavra Aichinger, Solnograd.

Naj v miru počivajo!

Vsak član prispeva v posmrtni sklad 80 v.

Pozor pri nakupu!

Kdor hoče imeti res trpežno, zanesljivo in ceno uro, dalje fino izdelane verižice, prstane, uhane, splošno vse v to stroko spadajoče predmete, naj ne prezre tordke

Ivan Ravnihar, urar
Ljubljana, Sv. Petra cesta št. 44.

Postrežba točna in solidna. Sprejemajo se tudi razna popravila.

Anton Rojina, Ljubljana
Kolodvorska ulica
Pohištvno in stavbno mizarstvo.

JULIJA ŠTOR
Ljubljana, Prešernova ul. 5
velika zaloga

„F. L. POPPER ČEVLJEV“
najboljše kakovosti za gospode, ženske in otroke po izredno ugodnih cenah. — Čevlji za turiste — higienični čevlji za otroke — Lawn-tenis čevlji.

Velika zaloga modernih slamnikov.

Klobuke, cilindre in čepice

v najnov. fasonah in v veliki izberi priporoča
Ivan Soklič, Ljubljana, Pod trančo št. 1.

Pristni Panama-slamniki od 9 K do 50 K.

H. SUTTNER Glavni trg št. 25
LJUBLJANA Sv. Petra cesta 8
priporoča svojo največjo zalogo priznano najboljših **švicarskih ur** z znamko „IKO“ in „ZENITH“. Najzmernejše cene. Postrežba točna.

Priporočamo

domačo trgovino z oblekami

Maček & Ko.

v Ljubljani, Franca Josipa c. 3.
Založniki c. kr. priv. južne železnice.
Solidna postrežba! Najnižje cene!

Adalbert Kassig

Ljubljana, Židovska ulica.

Zavod za uniformo, krznar in izdelovatelj čepic priporoča svojo veliko zalogo vsakovrstnih uniformskih predmetov za železničarje, kakor: čepice, gumbe, rosete, žnore, piščalže i. t. d. Čepice zimske in letne za strojevodje, kurjače — itd. v raznih oblikah po najnižji ceni. — Postrežba točna.

Velika in moderna zaloga oblek za gospode, dečke in deklice **A. KUNC**, Dvorni trg 3
na voglu Židovske ulice Naročila po meri točno in priznano dobro.

Edina in najkrajša črta v Ameriko!

Samo 6 dni
HAVRE
NEW-YORK
francoska prekomorska družba.



Veljavne vožne liste (Šifkarte) za francosko linjo čez Havre, ter liste za povratek iz Amerike v domovino in brezplačna potovanja. ED. ŠMARDAR oblastveno potrjena potovalna jasnila daje pisarna v Ljubljani, Dunajska cesta št. 18 v novi hiši „Kmetijske posojilnice“ nasproti gostilne pri „Figovcu“.

Gričar & Mejač

Ljubljana, Prešernova ulica 9

priporočata svojo največjo zalogo izgotovljenih oblek za gospode, dečke in otroke.

Novosti v konfekciji za dame.

IZBERA je lahka,

kajti kakovost

odločuje.

Vonjava pravega

„FRANCKA“, njegova čvrstost in lepa barva označujejo gaza najboljši kavini pridoatek, ki Vas stalno zadovoljava. — Tovarna v Zagrebu.



R. MIKLAUC, LJUBLJANA,

priporoča gosp. železničarjem posebno ugodno blago za moške in ženske obleke, perilo, pogrinjala, odeje itd. — Na novo je vpeljana v podružnici „PRI ŠKOFU“, pred Škofijo, št. 3. nasproti gostilne pri Sokolu, velika zaloga izgotovljenih oblek za moške in dečke, kakor tudi ženske jopice. Obisk te občne nad 40 let obstoječe tordke se vsakemu priporoča.