

C. K. pošti!

Nedostavljene številke je poslati administraciji „Eisenbahner“
Dunaj V. Zentagasse 5.



ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSkih ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

UREDNIŠTVO
se nahaja v Trstu alica Madonnina 15
Telefon 1570
UPRAVNIŠTVO
Dunaj V. — Zentagasse 5.

Izhaja 1. in 15. vsakega meseca
Nefrankirana pisma se ne sprejemajo.
Rokopisi se ne vračajo.

Naročnina:
za celo leto 4.40 K
za pol leta 2.20 K
za četrt leta 1.10 K
Posamezna številka 18 vin.

Št. 14.

V Trstu, 15. julija 1913.

Leto VI.

Pr 80-13

2

V imenu Njegovega Veličanstva cesarja!

C. kr. deželna kot tiskovna sodnija v Trstu, je po predlogu c. kr. državnega pravdnikstva razsodila, da ustanavlja vsebina člankov uvrščenih v listu „Železničar“ dd. Trst, 1. julija 1913, št. 31 in sicer:

1) z naslovom „Na nevarnem tiru“ od besed „pred nami leže“ do besed „samimi britko maščevati“.

2) z naslovom „Državni zbor in delavstvo“ od besed „Vsi so propadli . . .“ do besed „sreče kovač“ vse znake pregreška po § 300 k. z. oziroma zločina po § 65 a) k. z.

Potrjuje se uže uvedena zaplemba imenovane tiskovine, prepevuje se razširjanje iste in ukazuje se uničenje nabranih izvodov in istih, ki imajo se nabrati, kakor hitro postane navzoči odlok pravomočen.

Razlogi:

V članku pod 1) se skuša z zasmehovanjem, zasramovanjem, neresničnim pripovedovanjem in s prevračanjem dogodkov zavkaze ravnateljstva c. kr. državne železnice v Trstu odnosno personalnih komisij taistega ravnateljstva v nič devati in ščuvati druge k sovraštvu, zaničevanju in pritoževanju, ko nimajo za kaj, proti navedeni oblastnji in proti ravnateljstvu c. kr. državne železnice v Trstu, z ozirom na njegovo službovanje.

V članku pod 2) se skuša ščuvati k zaničevanju in sovraštvu proti državni ustavi.

Ker imata članka vse znake pregreška po § 300 k. z. oziroma zločina po § 65 a) k. z. je bilo treba soditi kakor v dispozitivnem delu te-le sodbe.

Trst, dne 4. julija 1913.

Zaplembe brez konca in kraja.

Gospod državni pravdnik je zelo marljiv sotrudnik našega lista. Skoraj je videti, da mu je rdeči svinčnik kar prirastel med prste, ker le malo številke našega lista uide svoji usodi. Česa nam neki ta gospod še ni zaplenil? Ker se včasih loti že pravih malenkosti, ki mu jemljejo dragi čas, smo mnenja, da bi vendarle bilo najbolje, če bi zaplenil takoj abecedo. Potem bi se mu vsaj ne bilo treba več ukvarjati s čitanjem listov. Morda bi nam gospod državni pravdnik zaplenil še celo Sveto pismo, če bi ga pričeli objavljati. Toda šalo na stran.

Zelo sumljivo je dejstvo, da gosp. državni pravdnik zapleni vsako, tudi najhujšo kritiko postopanja državno železniške uprave, zlasti pa tržaškega ravnateljstva. Dvakrat zapored je že to storil. Enkrat ga je bodel v oči dopis iz Trsta, v zadnji številki pa članek „Na nevarnem tiru“, da o drugem članku niti ne govorimo.

V navedenem članku pač nismo zagrešili drugega, nego kar smo že neštetokrat storili, namreč

po zaslugi ožigosali postopanje državno železniške uprave. Državna železnica pa je podjetje, ki ima z državno upravo manj skupnega nego vsako drugo državno podjetje. Zapomnite si to, gospod državni pravdnik! In kakor imamo pravico kritizirati vsako podjetje, tako se tudi ne damo odvzeti pravice do kritiziranja razmer v podjetju državnih železnic.

In celo pregreška po § 300 nas dolži gospod državni pravdnik radi tega članka! In to zato, ker smo pisali o instituciji personalnih komisij, kar smo pisali že neštetokrat. Ali je uradno kljuse c. kr. državnih železnic z njenimi institucijami vred res že tako sveta stvar, da se sme o tem govoriti in pisati le z največjim spoštovanjem? Še celo vlado in njeno postopanje se sme kritizirati, državno železniške uprave pa bi se ne smelo! Tu pa nam res že zastaja „podaniški razum“.

Pri vsem tem se nam vsiljuje vprašanje: Ali je državno železniška uprava višja oblast, ki ukazuje državnemu pravdnikstvu kaj mora zapleniti? Teža vprašanja se nikakor ne moremo znebiti. Nikjer drugod se ne dogaja nego ravno v Trstu, da se gre gospodom postajenačelnikom in uradnikom pri ravnateljstvu državnih železnic tako na roko. Vsako tej gospodi neljubo besedico najhujše kritike črta gospod državni pravdnik da bi se gospodje Galambos e tutti quanti preveč ne razburili in bi jih morda zadela kap.

Toda vse to gospodi ne bo pomagalo. Kritizirali bomo tudi še nadalje vsako neosnovano postopanje in šikaniranje osebja, ki je navsezadnje vendar le tisti faktor, ki vzdržuje celo jato raznih tiranov in tirančkov v senci krilatega kolesa.

Smeh nas sili, ko čitamo utemeljitev zaplembe. Tu začnejo gospodje kar polemizirati z nami. Kaj neki gospodje vedo, če se imajo železničarji za kaj pritoževati ali ne! To bodo pa že na vsak način železničarji bolj vedeli. In še nekaj! Ali mar hodi gospod državni pravdnik poprej na ravnateljstvo povpraševati, če je resnično kaj pišemo? Drugače bi gospod državni pravdnik ne mogel trditi, da „prevračamo dogodke“.

Ne bo tudi odveč, če gospoda državnega pravdnika nekoliko poučimo o tem, kaj je personalna komisija. Da ne bo smatral tega zavoda za nekako višjo instanco, mu povemo, da personalna komisija ni prav nič drugega nego nekaka posredovalnica med osebjem in ravnateljstvom. To bi imela vsaj biti. Ker pa se je železniška uprava uklonila šele dolgemu boju za to institucijo, jo skuša ob vsaki priliki potisniti v stran. Poslušaj pač kakšne želje in zahteve ima osebje, ali navadno že kar vnaprej vse odklanja — zlasti pa tržaško ravnateljstvo, ki je udarjeno z vodjo iz predpotopne dobe. Personalna komisija je torej samo še nekaka španska stena, ki se zanjo skriva samovoljnost.

Upamo, da bo gospod državni pravdnik iz tega razvidel, da so njegove zaplembe neutemeljene in da je le kar za lase privlekel § 300 na pomoč. Nočemo biti hudomušni in domnevati, da se hoče s šikaniranjem našega lista ustvariti ugodnejšo karijero in se priljubiti višjim. Sicer pa povemo gospodu na uho, da nas ni volja še nadalje prenašati takih šikan in da bomo storili vse po-

trebno, da rdeč svinčnik ne bo toliko drsal po našem listu.

Preskrbeli bomo — o tem naj bode gospod državni pravdnik prepričan —, da se napravi večnemu zaplenjevanju čimprej in za vselej konec. Cenzor, ki ne zna svoje naloge in ki ni neodvisen pri presojanju vsebine lista, mora izginiti iz tržaškega teritorija.

Postopna politika.

Kakor je bilo pričakovati je razsajanje nacionalističnih in krščansko-socialnih „agitatorjev“ povodom glasovanja v plenumu zbornice o Tomschikovem predlogu, ki je bil, kakor je znano, odklonjen medtem ko se je podelilo železničarjem postopno zboljšanje v znesku 15 milijonov kron, v polnem tiru in ne kaže, da se bode to razsajanje kmalu bližalo koncu. Vemo zakaj skušajo zastopniki nasprotnih strank pretvarjati glasovanje v parlamentu in namene, ki so vodile večino, da je predlogu ugodila v tolikem, da je dovolila postopno zboljšanje. Po mnenju zagovornikov vlade in kapitalističnih strank znači postopno zboljšanje zmago večine nad socialistično „demagogijo“. Polagoma se bode morda celo trdilo, da nam ni bilo, do resničnega uspeha in do ureditve meznega položaja celokupnega železniškega osebja, od strani nasprotnikov je pričakovati vsakovrstna zavijanja in ni nemogoča nobena tudi najbolj gorostasna laž. Treba je zato posvetiti tem podkupljenim razgrajcem par neovrgljivih konstatacij in povedati jasno naše stališče napram dovoljenemu postopnemu zboljšanju.

Predvsem konstatiramo, da ne bi bila državnozborna večina dovolila niti postopnega zboljšanja ko ne bi bila v to prisiljena po našem vstrajnem, konsekvantnem boju. Razburjenje železničarjev po zadnjem izdajstvu večine, ki je brezpogojno odklonila predlog, je bilo dovolj zgovorno svarilo za vse one, ki so po vladnem načrtu kovali naklepe proti železničarjem. Ko je sodr. Tomschik zopet stavil na glasovanje svoj predlog, se je bilo treba odločiti. Ali izzvati še večjo razburjenje, ali pa glasovati za predlog. Ker ni bila večina iz razumljivih razlogov pripravljena ne izzvati razburjenje, ki bi se bilo kruto maščevalo nad njimi samimi in ne na drugi strani odreči podporo vladi in glasovati za predlog, se je odločila za srednjo pot, ki naj kolikortoliko reši iz zadrege udano vladno večino. Izrekli so se za postopno zboljšanje. Očitek da so brezpogojno odklonili zahteve železničarjev, je bil po njih mnenju tako odpravljen; imeli so tudi sedaj na razpolago argument za „opobijati“ gemagogijo socialnih demokratov, ki se ne zadovoljijo s tem, kar je v danih razmerah izvedljivo itd, itd. Najbrže tudi ne bi bili niti postopnega zboljšanja dovolili, ko bi se jim ne šlo, za rešiti obstoj njih raznih nacionalističnih ali krščansko-socialnih organizacij, ki so v zadnjem času prav znatno pešale in bi bile z novim očitnim izdajstvom najbrže za vselej izginile iz površja. Vsekakor smemo opravičeno trditi, da ako ne bi bili socialni demokratje vstrajali pri svojem predlogu, bi se meščanske stranke za zahteve železničarjev ne

bile zmenile, še manj pa se odločile za nepopolno postopno zboljšanje.

Glasovanje za postopno zboljšanje so hoteli meščanski poslanci izrabiti še v druge namene. Dokazati so hoteli s tem, da so železničarji odvisni od volje in razpoloženja večine da se jim le to dovoli, kar je vladni večini po godu in da je od sklepov te večine odvisna izvedba socialističnih predlogov. So pa meščanske stranke dosegle pri tem svoje dobro preračunane namene? Menimo, da so se tudi topot nakane izjalovile. Vsaj če smemo presojati stališče železniškega osebja napram postopnemu zboljšanju po razpoloženju, ki vlada zdaj med ogromno večino prizadetih železniških kategorij.

Glavni izgovor meščanskih poslancev in vlade napram predlogu so. Tomschika je bil ta, da ni namreč za novi izdatek zadostnega pokritja. Da je ta izgovor sila jalov, je že dokazala debata v plenumu državnega zbora in v proračunskem odseku. Sodrugi Diamand, Ellenbogen in Tomschik so dokazali, da je tudi za novi izdatek 17 milijonov kron zadostnega pokritja in da ni dovoljeno govoriti o preveliki obremenitvi proračuna, če se zahteva za državne železniške nastavlence porabo svote 17 milijonov kron, medtem ko se meče od svote istega proračuna ogromne milijone v žrelo militarizma. Sodr. Diamand je še posebej dokazal, da znaša prebitok na preračunanju dohodkov davkov in colnine preko 65 milijonov in da je poraba te svote še nedoločena, tako da sme vlada ž njo razpolagati. Izgovor, da ni »pokritja« in da novi izdatek obremenjuje proračun, se torej nikakor ne ujema.

Sicer pa ne bodo mogli zagovorniki postopnega zboljšanja trditi, da bode mogoče z vporabo v triletnem roku 15 milijonov kron sanirati razmere osebja. Če se jej po vporabi svote 21 milij. določene od parlamenta za regulacije plač, doseglo oni znani rezulatt, ni misliti, da se bodo razmere uredile s sedanji pogoji postopnega zboljšanja. Če je državno-železniška uprava kovala kapital iz svote 21 milijonov, je bo tem lažje nadaljevati v dosedanjem sistemu zdaj ko razpolaga prosto s svoto, ki jo ima vporabiti komaj tekom treh let. Politiki poslabšanja ne bode s tem še konec; plače se ne bodo zvišale, zahtevanih doklad in ugodnosti se ne bode priznalo. Železniškemu ministru bo mogoče izvesti vse svoje reakcionarne naklepe ne da bi se imel bati opozicije v parlamentu. Večina mu itak sledi zvesto čez drn in strn. O vdanosti večine mu ni treba po zadnjih dogodkih v parlamentu imeti najmanjšega dvoma. Dosedaj je bilo izdajstvo zastopnikov nacionalnih in klerikalnih organizacij očitno. Po zadnjem glasovanju v proračunskem odseku in v plenumu, se je skušalo to izdajstvo prikriti. Naša skrb bo, da zvedo železničarji o namenih, ki zasleduje s svojim postopanjem meščanski poslanci in vlada sama.

PODLISTEK.

Predpisi za prometno službo.

(Dalje.)

Člen 101.

Pregledovanje in vpošiljanje urnikov od strani končnih postaj vlakov.

1. Vlakovni odpravniki tistih postaj, kjer oddajajo vlakovodje urnike in njih priloge, so dolžni, da urnike pregledavajo, ob potrebi izpopolnijo in dodajo potrebna pojasnila.

Izvršen pregled je v urniku označiti s podpisom.

2. Vse tekom enega dneva prevzete urnike s prilogami vred je poslati za to določenemu službenemu mestu.

Za revizijo urnikov pri v. kr. državno-železniškem ravnateljstvu obstoje posebni predpisi.

Oddelek XII.

Odprava in promet vlakov.

Člen 102.

Število in razdelba vlakospremljevalcev pri vlakih.

1. Vsakemu vlaku se mora dodati najmanj toliko spremljevalcev, vstevši vlakovodjo, kolikor jih mora biti za potrebno število ročnih zavor in za izvedbo osebne in blagovne službe.

2. Vlakovodje ter manipulacijski (prtljažni) sprevodniki morajo vsaj en uro pred odhodom vlaka, ki ga imajo spremljati, biti pri vlaku in se

Stališče socialno demokratične železničarske organizacije je v tem oziru precizirano in neomajno. Kakor se nismo upognili in ustrašili, ko so se meščanske stranke prvič zadržle v naš predlog in smo nadaljevali dosledno in vstrajno potrebni boj za zmago opravičenih zahtev vseh železničarjev, tako bomo tudi odslej naprej nadaljevali po tej poti in za isti cilj. Naloga organizacije je zboljšati plače in službene razmere železničarjev. Naš boj v to svrhu ni bil doslej brezuspešen. Vstrajali bomo na stavljenih zahtevah do popolne naše zmage. Zavest da nas železničarji podpirajo, nas navdaja v tem pravičnem boju.

Bilanca.

V dolžnost si štejemo, da podamo našim čitateljem nekoliko pregleda o delovanju in stanju naše organizacije. Pravimo nekoliko, ker če bi hoteli podati natančno poročilo o vsem delovanju organizacije, bi morali napolniti celo knjigo. Moramo se torej omejiti le na najvažnejše točke. Ni namen tega članka, opisovati boj za uresničenje železničarskih zahtev, o katerem smo že ponovno pisali v neštetih člankih. Pač pa hočemo s temi vrsticami podati kolikor možno natančno sliko organizacije v gospodarskem oziru.

Naša organizacija je leta 1912 štela 54.732 članov napram 59.470 v letu 1911. Torej je izgubila 4738 članov. To izgubo je povzročil separatističen razdor, ki je nastopil v poročilnem letu. Železničarska organizacija je bila ena izmed velikih organizacij, ki se je doslej še niso lotili separatisti. Vse druge so že poprej trgači. Poročali smo lani, kako nasilno so se separatisti polastili ene največjih praških krajevskih skupin. Pozabili so popolnoma, da železnice ne gre primerjati drugim podjetjem, S svojo zahtevo po »avtonomiji« so v svoji kratkovidnosti storili ljubav podjetnikom, da so razdruževali delavstvo po narodnosti. In ravno na Češkem so imeli zadostno priliko opazovati, kako se združujejo podjetniki v trdne organizacije, da ložje odbijajo zahteve delavstva. Tembolj nesmiselno pa je razdruževanje železničarjev, ko je zlasti državno-železniška uprava po vsej Avstriji ena in ista. Na eni strani je enotno podjetje, na drugi pa v različnih skupinah se nahajajoče delavstvo. Podjetje lahko odbija boje posameznih skupin, ki jim manjka enotnost, dočim bi se moralo umakniti združenim silam. Toda vkljub klicu separatistov po »narodni avtonomiji« tudi v okvirju strokovnih organizacij se jim ni posrečilo iztrgati večjega števila iz enotne železničarske organizacije. Ogromna večina čeških železničarjev je ostala zvesta centralni organizaciji, ker uvideva potrebo centralizacije in združevanja moči.

Vseh krajevskih skupin šteje naša organizacija 404, teh je v južnih pokrajinah 39. o posa-

javitvi vlakovnemu odpravniku, če ni s posebnimi odredbami določen še zgodnejši prihod.

Ostali vlakospremljevalci morajo biti najmanj pol ure pred odhodom vlaka na mestu.

Nalokalnih železnicah zadostuje, če tudi vlakovodja in prtljažni (manipulacijski) sprevodnik prideta pol ure pred odhodom vlaka v službo; v ugodnih razmerah pa lahko c. kr. državno železniško ravnateljstvo odredi znižanje tega časa na en četrt ure

3. Vlakospremljevalci so pred vožnjo podrejeni vlakovodji, ki je v prvi vrsti odgovoren za red in varnost vlaka in se morajo pred nastopom službe pri njem javiti.

4. Na prvem zavornem vozu in na signalnem vozu vsakega vlaka mora biti po en vlakospremljevalec.

5. Pri sekundarnih osebnih vlakih, ki so uvedeni v interesu lokalnega prometa na glavnih progah (omnibus-vlakih), lahko izostane zasedenje prvega, za lokomotivo se nahajajočega voza, če se more vlakospremljevalec, ki je najbližji lokomotivi, tudi med vožnjo sporazumeti s strojevodjo.

Tudi je dopuščeno dodati samo enega vlakospremljevalca, če obremenitev vlaka po določbah člena 68, veljavnih za glavne proge, ne zahteva več zasedenih zavornih voz in če je možno občevanje med prvim in zadnjim vozom.

Vlakospremljevalec mora v takem slučaju zavzeti svoje mesto, če se vlak vleče, na zadnjem zavornem vozu, če se ga pa poriva, pa na čelu vlaka.

meznih deželah je bilo koncem leta 1912: V Dalmaciji 3 skupine s 66 člani, na Primorskem (s Trstom vred) 18 skupin s 1627 člani, na Kranskem 10 skupin s 1169 člani in na spodnjem Štajerskem 6 skupin (ki pripadajo tržaškemu tajništvu) s 559 člani. Vrhutega je v Mariborskih skupinah, ki ne pripadajo tržaškemu tajništvu, in pa v skupini »Vuzenica«, včlanjenih mnogo slovenskih železničarjev. Od konca leta 1912 do konca maja 1913 je število organiziranih železničarjev v tržaškem tajništvu narastlo na 3627, torej povprečno vsak mesec za sto članov. Tu pa so vsi tisti samo tisti člani, ki redno plačujejo svoje prispevke.

Stalno naraščanje članov in omejitev prejšnje močne fluktuacije je pripisati med drugim tudi uvedbi posmrtno odpravninskega sklada, ki ga je naša organizacija ustanovila 1. januarja 1912. Še bolj pa je železničarjem odprlo oči postopanje meščanskih strank in poslancev v borbi za zboljšanje njih položaja. Odkar so železničarji uvideli, da od meščanskih lizunov nimajo pričakovati pomoči, so začeli vedno bolj prihajati v socialno demokratično organizacijo. Na ta način bo torej kmalu zopet pokrita izguba na številu članov, ki so jo organizaciji prizadajali separatisti, ali pa je že celo pokrita. To lahko smelo trdimo, ker število članov narašča stalno ne le pri nas, temveč tudi drugod.

Kar se tiče blagajniškega prometa naše organizacije, je le-ta imela v poročilnem letu (1912) 743.988 kron 83 vinarjev dohodkov in 727.027 kron 44 vinarjev izdatkov. Saldo v blagajni je znašal 31. decembra 1912 16.961 kron 39 vinarjev, premoženje pa istega dne 1.150.186 kron 31 vinarjev. — Izdatki so bili sledeči: za podpore v sili 60.455 kron 65 vin., za pravovarstvo 58.03 kron 35 vin., za strokovne liste 234.609 kron 74 vin., za izobrazbo 48.438 kron 6 vin., za agitacijo in organizacijo 54.435 kron 21 vin., za stvarne upravne stroške 62.251 kron 95 vin., za osebne upravne stroške 140.392 kron 89 vin., za razne druge izdatke pa 68.410 kron 59 vinarjev.

Iz teh podatkov je torej razvidno, da je organizacija v vsakem oziru mnogo storila za železničarje. Poleg teh izdatkov pa še močno prihajajo v poštev razne akcije za zboljšanje položaja železničarjev in sicer v prvi vrsti: potem neštete intervencije, potom katerih se je marsikateremu zatiranemu železničarju pripomoglo do njegovih pravic. Že samo tržaško tajništvo je interveniralo v okoli 200 slučajih. Od teh 200 intervencij je bilo ugodno rešenih okoli 150, z delnim uspehom, okoli 30 in le 20 je bilo odklonjenih. V največ slučajih je bilo treba intervenirati radi prikrajšanja mezde, predolgega delovnega časa, šikaniranja od strani posameznih predpostavljanih in v zadnjem času radi izplačevanja provizije. Železniška uprava se še namreč nikakor ni mogla

Če se vlaku doda samo enega vlakospremljevalca, mora biti preskrbljeno za dajanje znamenj pri križanjih, prehitevanju in morda potrebnem kritju vlaka na odprti progi.

Strežba lokomotive po samem strojevodji ostane pridržana dovoljenju c. kr. železniškega ministrstva.

Na lokalnih železnicah lahko izostane zasedanje prvega, za lokomotivo se nahajajočega voza, če se more lokomotivi najbližji vlakospremljevalec med vožnjo sporazumeti s strojevodjo.

Tudi je sploh dopuščeno, da se doda le enega vlakospremljevalca, če tovor vlaka po določbah člena 68 ne zahteva več zasedenih mest.

Pri lokomotivah, ki vozijo same, lahko strojevodja opravlja službo vlakovodje.

6. Vlakovodja mora navadno zavzeti svoje mesto na prvem zavornem vozu (službenem, prtljažnem ali sprevodniškem vozu) in vporabljati njega zavoro.

Če služben voz, na katerem se mora nahajati vlakovodja, ni uvrščen kot prvi v vlaku, mora biti na prvem zavornem vozu zanesljiv vlakospremljevalec, ki so mu znana postajna in prožna razmerja.

7. Zadnji zavorni voz (signalni voz) mora biti vselej zaseden po zanesljivem vlakospremljevalcu.

9. Vlakospremljevalci smejo zasedati le tista mesta, ki jim jih odkaže vlakovodja.

Strogo prepovedano je, da se nahaja več kot eden službujoč vlakospremljevalec na enem zavornem mestu.

privaditi in sprijazniti z mislijo, da se mora ponesrečenim železničarjem poleg nezgodne rente izplačevati tudi provizijo.

Za obveščanje železničarjev o vseh važnih dogodkih in za njih pouk izdaja organizacija pet strokovnih listov in sicer: «Železničar», «Eisenbahner», «Železnični Žrizenec», «Kolejarz» in «Zeluznicznik». Nemški list izhaja trikrat na mesec v 44.500 izvodih, češki trikrat ne mesec v 8000 izvodih, poljski dvakrat na mesec v 6600 izvodih, rusinski v 500 izvodih. «Železničar» je koncem leta 1912 izhajal v 1900 izvodih. Vsem tem železničarskim listom pa se bo v kratkem pridružil tudi strokovni list za italijanske železničarje.

Naš list «Železničar» je pričel zlasti v zadnjem času močno naraščati. Od 1900 izvodov decembra 1912 je narasla izdaja na 2300 izvodov maja 1913. To je za vsakega slovenskega železničarja razveseljivo dejstvo. Da vedno bolj narašča število odjemalcev «Železničarja», se imamo deloma tudi zahvaliti našemu neumornemu sodrniku v državnem pravdnistvu, ki nam zapleni skoraj vsako drugo številko. Tako marljivega sodrnika še nismo imeli odkar list izhaja, kot ravno sedaj.

Obrazložili smo torej ves gospodarski položaj naše organizacije in strokovnih listov. Na železničarjih pa je ležeče, da svojo organizacijo, ki koristi le njim samim, vedno bolj ojačijo in izpolnjujejo njene vrste, kar jim bo gotovo donosalo mnogo koristi. Le potom trdne organizacije si bodo ohranili pridobljene pravice in priborili nove. Priporočamo vsem železničarjem, da pazno prečitajo vrstice in si jih dobro zapomnijo. — Kar se pa tiče «Železničarja», že v lanskem poročilsmo podlagali železničarjem na srce, naj skrbijo za razširjanje svojega lista, ki neustrašeno brani njih pravice. Rekli smo takrat, da je treba list razširiti med železničarji tako, da bo izhajal najmanj v 3000 izvodih. Temu cilju se sicer počasi, a vztrajno približujemo. Na delo torej za organizacijo in list!

Boj proletariata.

Proletarsko gibanje, ki se razprostira čez vse dežele in ki dobiva v vseh državah vedno večjo moč, rabi za svoj razvoj raznih predpogojev. Prvi predpogoj so seveda delavci. Kapitalizem, rodi proletariata in vedno bolj množi njega vrste, tako da tvori proletariata vedno večji del vsega ljudstva. Nadalje moramo biti delavci zmožni za organizacijo. Tudi za to skrbi gospodarski razvoj, ki spravi delavstvo v velikih množinah skupaj, kjer se tem lažje udejstvuje organizacija.

Kljub temu socialistično gibanje ne napreduje tako naglo, kakor žele neumorno delujoči sodrugi. Vsak agitator bo vedel mnogo povedati o trudu, ki ga velja pridobitev novih strokovnih in strankinih članov. In vendar je socializem nekaj samoposebi umevnega in preprostega, zlasti še za delavca, da vedno osupnemo, ako vidimo toliko delavcev brezbrzičnih do socialne demokracije, ali celo nasprotnih. Tako tudi tu se kaže

Člen 103.

Pravica do vožnje na lokomotivi.

1. Na lokomotivi in tenderju se razven organov železnice in nadzorovalne oblasti, ki so vsled svoje službe zato poklicani, ne sme nihče brez dovoljenja voziti; pri tem je paziti na to, da ne zavzame prostor več oseb, kot je dopuščeno z ozirom na potrebe službe in varnost teh oseb samih.

2. V ostalem se smejo na lokomotivi voziti samo tiste osebe, ki se morejo izkazati s pooblastilom, ki je zato izdano; nadalje prometni organi pri premikanju na postajah; vlakovne partije za vlake, ki jih je uvesti na medpostajah, ali ki so bili tam razpuščeni, in končno osebje poklicanih službenih panog pri pomožnih voznjah, ali pa voznjah s snežnim plugom.

3. Vožnjam s poskusnimi lokomotivami in poskusnimi vlaki se sme pripustiti razven v to določenega službenega osebja le poklicane železniške organe, komisijonelnim preiskunjam lokomotiv pa tudi organe politične oblasti.

Člen 104.

Odpreda oseb s tovornimi vlaki.

1. S tovornimi vlaki, ki po vožnem redu ne prevažajo potnikov, se sme poleg zato upravičenih

vpliv kapitalizma. Kajti kapitalizem rodi pogoj za ta žalostni pojav: nezavednost ljudi. Nezavednost je oni činitelj, ki najbolj ovira napredek proletariata. Kapitalistični družabni red temelji na dejstvu, da imajo samo posedujoči razredi pravico do bogastva tega sveta. Bogastvo tega sveta pa niso samo gospodarske vrednosti in delovna sredstva. Razredi, ki so lastniki zemljišč, tvornic in rudnikov, imajo v svoji oblasti tudi umetnosti in znanosti. Sicer so vrata do umetnosti in znanosti odprta vsem ljudem, toda ta svoboda ni nič več vredna kakor svoboda, da lahko postaneš milijonar. Tudi to je človeku popolnoma prosto dano, da postane milijonar, toda kaj pomaga ta prostost! Končno ima tudi vsak človek svobodo, da umrje lakote; ta svoboda se uporablja v današnji kapitalistični družbi jako pogosto. Prav tako je tudi z znanostjo. Le malo proletarskih otrok pride v svetišča znanosti, kajti proletarec nima sredstev. Kapitalizem prisili otroke neposedujočih razredov v svojo službo komaj da so se jim moči nekoliko razvile. Ker plača komaj zadostuje, da si kupi delavec življenjskih potrebščin, zato mora neprenehoma delati in pač nima dovolj časa, da bi se mogel zadostno posvetiti znanosti.

Tako ima proletariata prav malo dostopa do temeljite izobrazbe kakor do drugih blagov. Vse to se bo izboljšalo še le tedaj, kadar se bo uresničila socialistična družba in bo dala delavstvu dovolj časa in sredstev, da se izobražuje.

Toda napačno bi bilo, ako bi opustili sleherno izobraževalno delo, kajti izobrazba je važno orožje v boju, ki se bo končal s tem, da si družba pravično razdeli tega sveta zaklade. Nekoliko nam pomaga pri tem izobraževalnem delu tudi država, ker uči svoje državljane abecede in računanja, kajti brati vendar mora znati državljan, kako naj drugače razume postave? Moderna tehnika in moderni militarizem zahteva ljudi, ki znajo vsaj brati, in pisati. Zato mora skrbeti država. Skrb pa zelo slabo. Še je v Avstriji nad pet milijonov ljudi, ki ne znajo zapisati svojega imena. Še je na tisoče občin, ki nimajo lastnega šolskega splotja. Vojašnic pa je seveda dovolj. Še slabše pa je s šolami, ki so namenjene izključno delavstvu, z nadaljevalnimi šolami. Polovica vseh obrtnih učencev ne more obiskovati nikake šole. Za bojne ladije in topove rabi država ves denar, od izdatkov za nadaljevalne šole je črtala 15 odstotkov: v stoletju znanosti! En dritnavt stane več kakor izda država v enem letu za ljudske, srednje in strokovne šole!

Nemožno je, da bi se dalo s samopomočjo popraviti to, kar zanemari država. Za to manjka socialni demokraciji denarja, delavstvu pa časa. Toda to nas mora le še izpodbuditi, da delamo za gospodarsko osvoboditve proletariata, kajti z dnem gospodarskega osvobođenja bo zasnil tudi dan ko bode vsem ljudem odprta pot do izobrazbe in kulture. Za ta boj pa je potrebna izobrazba. Proletariata hoče današnji družabni red in je tudi poklican za to, zato pa mora spoznati temelje današnje družbe, zavedati se mora, kako naj uveljavi svoje

organov nadzorovalne oblasti in službeno odposlanih železniških organov odpremljati edino le:

- vojaške transporte; nadalje na poizvedbenih in službenih potovanjih se nahajajoče častnike generalnega štaba, železniškega urada generalnega štaba, železniško-prožne poveljnike in častnike železniškega in brzojavnega polka ter vojaške oddelke, ki jim je poverjeno delo niveliranja, ali pa posamezne vojaške osebe c. in kr. vojaško-zemljepisnega zavoda;
- spremljevalce mrličev, živih živali in kot tovrno blago oddanih, na lastnih kolesih tekočih tujih železniških vozil; nadalje spremljevalce na železniške vozove naloženih strojev, za katere je treba posebnega nadzorstva radi njih velike teže ali pa mehanizma;
- nadzorovalne organe državnega brzojavanja;
- varnostne organe v službi;
- finančno stražo in odposlance finančnih oblasti, ki so določeni za spremljanje ali preiskavo carinskega blaga;
- v redne poštne kurze uvrščene poštne uslužbenice in organe, ki so poklicani za revizijo poštne službe;
- požarna bramba pri pomožnem delu.

(Dalje prihodnjič.)

sile in katero pot naj hodi. Treba je torej socialističnega spoznanja socialističnega vzgojevalnega dela!

Marsikomu se ravno to ne zdi dovolj zanimivo. Toda pomisliti je treba, da se bomo tem bolj in uspešneje bojevali, čim natančneje bomo poznali svojega nasprotnika. Čim zavednejši, čim bolj izobraženi in prepričani so bojevniki, tem požrtovnejši bodo tudi. Iz zavednosti pa se bo rodila tudi izpodbujaja, da bomo delali vse čvrsteje in neutrudno. Treba je torej pred vsem izobraževati duha, kolikor nam je možno v sedanjih razmerah. Saj vidimo, kako uporabljajo gospodujoči razredi vse mogoče metode, da bi odvrnili delavce od socialne demokracije in jih tako vzgojili za izdajalce lastnega razreda. Skrbimo, da se jim njih nakane ponesrečijo! Širimo med delavstvom socialistično izobrazbo. Ako bomo storili v tem oziru svojo dolžnost, tedaj se bo proletariata zavedel, da mora strniti vse svoje vrste za boj proti kapitalizmu in zmagal bo socialistični princip enakopravnosti in slobode.

Mednarodne strokovne organizacije v Avstriji leta 1912.

Dobra konjunktura, ki se je še vzdržala v prvem polletju 1912 v vseh industrijah in obrtih je centralnim zvezam omogočila, da so izvršile uspešne akcije za pridobivanje novih članov. Več kot 30.000 novih članov se je v tej dobi pridobilo celokupni organizaciji. Ko je jeseni 1912 izbruhnila kriza vsled balkanske vojne, je velika brezposelnost močno učinkovala tudi na organizacijo. Od 30.000 novo pridobljenih članov jih je ostalo le še 14.934. Tem nasproti znaša število izstopov 8476.

V 54 centralnih in 23 lokalnih organizacijah je včlanjenih 377.947 moških in 50.416 ženskih, skupaj 428.363 članov napram 421.905 članom prejšnjega leta. Statistika po narodnosti navaja, da obsegajo mednarodne centralne zveze okroglo 322.000 nemških, 70.000 čeških, 20.000 poljskih, 9000 italijanskih, 6000 slovenskih in 1000 rusinskih delavcev.

Pri izgubi 8476 članov je vpoštevati dejstvo, da so v poročilnem letu češki separatisti «ponarodili» 4738 železničarjev in jih s tem odvzeli centralni organizaciji. Sedaj je še edina centralna organizacija tobačnih delavcev, ki se je separatisti še niso lotili. Ali tudi tej najbrž ne bodo prizanesli in ki bo najbrž kmalu prišla na vrsto. To razdruževanje pa se vrši na račun moči delavskih organizacij. Dočim se podjetniki vedno bolj združujejo v trdne organizacije brez razlike narodnosti se krši moč delavskih organizacij na korist izkoriščevalcev.

Centralne zveze so torej morale prebiti dve težki krizi: organizatorično v notranjosti in drugo v bojnem stanju proti združenemu in dobro pripravljenu podjetništvu. Toda prebile so jih z uspehom. Velike množice delavcev raznih narodnosti, ki so vkljub šovinističnim viharjem ostale v centralnih organizacijah, vzbujajo upravičeno upanje, da ima ideja mednarodnosti v strokovnih organizacijah še nezmanjšano privlačno silo za delavske mase. Vsled tega pa je obstoj centralnih organizacij v Avstriji zasiguran.

V gmotnem oziru so centralne organizacije leta 1912 precej na boljšem. Dohodki — izvzemši stavkovne sklade — so narasli od okroglo 9.200.000 kron leta 1911 na 9.970.000 kron leta 1912. Za podpore bolnim, invalidom, vdovam in sirotam se je izdalo okolo 1.574.000 kron. Za podpore na potovanju, za brezposelnost in v stiskah se je porabilo okolo 2.150.000 kron. Večja finančna obremenitev vsled balkanske krize koncem leta 1912 se bo občutneje pojavila v poročilu za leto 1913. Dokazala pa bo, kaj zmorejo centralne organizacije.

Za stavkovne svrhe prostih organizacij v strokovnih organizacijah se je prejelo okoli 6.972.000 kron. Premoženje celokupnih organizacij je doseglo višino 15.064.000 kron in se je od leta 1909 sem pomnožilo za okroglo 5.291.000 kron. Ta prirastek so povzročile priprave za bojno leto 1913.

Organizacije so torej bile na boj pripravljene. Da pa v nekaterih velikih industrijah ni prišlo do hudih bojov, ni pripisati dobri volji podjetnikov, temveč organizatorični in gospodarski moči centralnih organizacij. Pozabiti pa se ne sme da je še več strok, kjer pride šele jeseni, ali pa

sploh proti koncu leta do odločitve. Ker pa ima večina strok boje že za seboj, bo lahko pripravljena, da bratsko podpira tiste, ki se še imajo bojevati.

Poslabšanja na lokalnih železnicah.

Državnoželezniška uprava je v zadnjem času zaukazala celo vrsto odredb, s katerimi je poslabšala položaj železničarjev. Zlasti pa trpe vsled deloma že izvedenih, deloma pa nameravanih odredb uslužbenci lokalnih železnic, ki so v upravi državnih železnic. Poslanca sodruga Tomschik in Müller sta 19. m. m. interpelirala tozadevno železniškega ministra. V interpelaciji sta poslabševalne odredbe podvrgla temeljiti in ostrim kritikam. Dokazala sta, da te odredbe niso pripravne za izdatne prihranke in da se stem le občutno oškoduje uslužbenca in ogroža varnost prometa. V naslednjem podajamo najvažnejša utemeljevanja omenjene interpelacije:

Priloga A odloka c. kr. železniškega ministra št. 4517 ex 1913 navaja pomanjkljivosti in želje izražene na seji 4. novembra 1911 od strani zastopnikov lokalnih železnic glede scenitve lokalnega železniškega obrata. Iz te priloge je razvidno varčevanje, ki se v zadnjem času vrši na škodo osebja lokalnih železnic državnega obrata. Del navajanih odredb se jih ravno sedaj izvršuje. Osebnosti lokalnih železnic ima pričakovati huda poslabšanja na pravicah in prejemkih.

Navedeni varčevalni sistem znači za večji del osebja zopetno odvzetje pridobljenih in z jamčenih pravic. Novi sistem predstavlja veliko nevarnost za varnost lokalnega železniškega obrata in za osebno varnost osebja teh železnic. Ter pomeni obenem znatno skrajšanje plač in zaslužka zaposlenih kategorij. Izvedba teh odredb, ako se bode vršila v celoti bo sploh hudo oškodovala interese osebja in obenem interese državno železniške uprave.

Izvesti se namerava sledeča poslabšanja:

1. Prožnih vravnalcev naj se ne nastavlja več, marveč se namesto njih vporablja predelavce z dnino.

2. Nameščenje prožnih čuvajev naj izostane; namesto njih pa se naj vporablja delavce kot prožne obhodnike, katerih število je zmanjšati s tem, da se jim odkaže daljše proge.

3. Normalno število prožnih delavcev naj se za celo leto omeji na njih število, ki je potrebno za zimsko dobo.

Za izvedbo vseh večjih vzdrževalnih del naj se sprejme pomožne delavce. Taka vzdrževalna dela pa se naj izvrši takrat, kadar je njih dobava možna pod cenimi pogoji.

4. Namesto postajnih mojstrov naj se vporablja postajne nadzornike in čuvaje blagajnike kot postajevodje itd.

5. Namesto sprevodnikov naj se namesti zavirače (delavce v vožni službi).

6. Poduradnikov (nadsprevednikov) naj se na lokalnih železnicah sploh več ne vporablja.

7. Vožninsko dnino za vlakospremno in strojno osebje naj se odpravi in namesto te uvede urnino in kilometrino.

Ta so le najpomembnejša in najglavnejša poslabšanja, ki se ima izvesti. Niso pa vsa. Izvedba takih odredb ima za posledico celo vrsto nadaljnjih poslabšanj, ki so v naslednjem razvidne.

Nenastavljenje prožnih vravnalcev se utemeljuje s tem, da so bile prej delavske skupine sestavljene iz predelavcev in vizirerjev, ki so sami tudi sodelovali pri partiji, medtem ko bi morali biti stabilizirani prožni vravnalci edinole nadzorovalni organi. Po prečitjanju takega utemeljevanja si moramo vprašati, čemu nekaj se je uvedlo kategorijo prožnih vravnalcev. Misli se pri temu, da je svoj čas železniška uprava nastavila prožne vravnalce, samo zato, da preskrbi gotovemu številu ljudi neko delo in naslov. Dejstvo je pa, da so vse druge potrebe zahtevale uvedbo prožnih vravnalcev. Prožni vravnalec nima le skrbiti, da delavske partije delajo; on ima še druge važnejše in bolj odgovorne posle. Odgovoren je predvsem za varnost prometa in za varnost življenja zaposlenih delavcev. In če predelavec pomaga pri delu delavske skupine, ki izmenjava prage, zabija žeblice ali dviga tir itd. in ne more obenem opazovati žepno uro, znamenja, vlake in železniške vozove, tedaj ima predelavec preskrbeti, da

prožni vravnalec opazuje točno izvrševanje vlakovnega prometa. Že to dokazuje nujno potrebo prožnega vravnalca. Promet na lokalnih železnic je zdaj vsaj dvakrat bolj intenzivan nego je bil ob času, ko so bili nastavljeni prožni vravnalci. Varnost pred nezgodam in karamboliranjem na železnicah je zahtevala, da se ustanovi poleg predelavca še prožnega vravnalca kot nadzorovalnega organa. Zdaj ko je promet temvečji in intenzivnejši, je tem bolj potreben prožni vravnalec, da nadzoruje in opazuje poleg predelavca rednost prometa. Potujoče občinstvo ima pravico zahtevati, da se ne zanemarja v svrhu napačnega in neumestnega varčevanja, varnost obrata. Prožni vravnalec ima pa še druge važne naloge, ki zahtevajo zadostne zmožnosti in mnoge odgovornosti. Tudi ne bi pomenila odprava prožnih vravnalcev nikako varčevanje. Delavca, ki bi nadomestoval prožnega vravnalca, bi bilo treba za svoje nemalenkostno delo tudi primerno plačati. V nobenem oziru torej ni opravičena in ne razumljiva zahtevana odprava teh delavcev.

Opustitev prožnih čuvajev in podaljšanje proge nakazane prožnim obhodnikom. Razlogi, ki veljajo za prožne vravnalce glede varnosti obrata veljajo tudi glede opustitve prožnih čuvajev in podaljšanje proge prožnim obhodnikom ter vporabljanja delavcev namesto čuvajev. Delavec, ki bi moral opravljati delo stalnega čuvaja ali prožnega obhodnika, bi se ne zadovoljil z manjšo plačo, nego jo dobivajo sedaj delavci teh kategorij. Bi bili pa tudi navadni delavci zmožni opravljati službo čuvajev in prožnih obhodnikov? Ni verjetno. Za vsako tako službeno mesto je treba zmožnosti, ki se jo pridobi le po več letih prakse. Tudi ta reforma bi ne koristila obratu in bi ne značila nikako varčevanje.

Reduciranje števila delavcev pri progovzdrževalni službi bi značila enako mesto varčevanja pomnožitev izdatkov za to osebje. Lahko je priporočati, da naj se za progovzdrževalno službo vporablja cenejše pomožne delavce. Vprašanje je pa, če je vedno dobiti delavce, ki bi bili pripravljene za malo plačo izvrševati težavno in nevarno delo, ki zahteva vrhu vsega še nekaj zmožnosti, medtem ko je lažje dobiti delavcem pod boljšimi pogoji lažje delo pri privatnih industrijskih podjetjih. Varčevanja take vrste se je že poskusilo uvesti. Toda uspehi so bili za železniško upravo vse drugo nego povoljni. Pomnožili so se izdatki za to kategorijo, medtem ko je pri tem znatno trpelo povoljno izvrševanje dela. Taka vrsta reforme je pri progovzdrževalni službi enostavno neizvedljiva.

Odprava postajnih mojstrov in postajnih nadzornikov. Ti uslužbenci opravljajo kakor znano uradniško službo, ki se povsod od vsakega pametnega podjetnika tudi kot tako plačuje. Opravljanje prometne trgovinske in blagajniške službe zahteva gotovo inteligenco in zmožnost. Da nočejo biti postajni mojstri uradniki, blagajničarji, čuvaji, skladiščni in postajni delavci obenem, se razume in ni to tudi železi iz stališča interesov železniške uprave. Če se pri izvrševanju službe teh uslužbencev opažajo nerednosti, se ni čuditi, ako jemljemo v poštev, da se te uslužbenice renumerira z mastno letno plačo 900 kron! Nadomestitev v tem oziru bi bila vsokakor neizvedljiva in škodljiva predvsem interesom železniškega borata samega.

Ne vporabljanje poduradnikov in definitivnih slug zlasti pri vlakospremljevalnem osebju pomeni predvsem neizvrševanje obljubljenih koncesij. Meseca oktobra 1908 je železniško ministrstvo pismeno izjavilo da je zvišati normirana mesta na sledeči način:

- vsakega vlakovodja, ki je dosegel mezdo 1200 kron in ki je z uspehom dovršil izpit in opravlja najmanj dve leti službo vlakovodje, je imenovati poduradnikom;
 - Odstotno razmerje med slugami in poduradniki je urediti na način, da se slugi, ki so v uporabi na poduradniških mestih po dosegu 1200 kron letne plače imenuje poduradnikom;
 - na mestih slug zaposlene delavce se po izpolnitvi predpisanih pogojev definitivno nastavi.
- In te koncesije se hoče zdaj prizadetim enostavno črtati! Varčevanje take vrste ne more biti dovoljeno. Prizadeti bodo morali spregovoriti tozadevno resno besedo.

Enako velja glede odvzetja vožne dnine vlakospremljevalnemu in strojnemu osebju. Vožne pristojbine tvorijo v smislu določb službene pragmatike in pristojbinskega reda nadomestilo večjim izdatkom teh uslužbencev. Mnogo jim sicer vožna dnina ni pomagala; Ali tudi ta ukrep uprave znači novo poslabšanje; osebju se odvzema pridobljene pravice. Taki ukrepi le poostrujejo rauzbrjenje in nezadovoljnost osebja. Na tak način ne bo mogoče povoljno urediti razmerje med osebjem in železniško upravo. Osebju se usiljuje neodložljivi obrambni boj.

Interpelanta vprašata zato železniškega ministra, če je pripravljen odpraviti vse to poslabševalne odredbe in preprečiti za bodoče taka napačna varčevanja, ki so le na škodo itak slabo plačanega osebja.

Proteste železničarjev.

Da bode manever državnozborske večine in vlade povodom zahtevanih 17 milijonov za železničarje prizadete opravičeno razburil, je bilo pač pričakovati. Mnogi naravnost impozantno obiskani shodi, ki so se vršili v raznih krajih Avstrije, so morali pač iznenaditi one veleumne politikarje, ki so mislili, da se jim bode z znano potezo posrečilo oslepariti nezadovoljne železničarje. Za naklepe meščanskih politikarjev niso med železničarji ugodna tla. Nasprotniki bodo doživeli tudi topot pošteno lekcijo.

Izmed vseh shodih je najsijajnejše uspel shod na Dunaju. Centrala socialno demokratične železničarske organizacije, je sklicala dogovorno z ostalimi skupinami na Dunaju velik protestni shod vsega železniškega osebja. Udeležba je bila naravnost ogromna. Ker niso zadostovali za vso ogromno množico prostori, kjer se je imel shod vršiti, se je moralo prirediti dvoje shodov obenem. In sicer eden v dvorani, drugi pa na prostornem vrtu pred Dreherjevo restavracijo. Shode je prevladovalo zgovorno ogorčenje. Na prvem shodu je govoril sodr. posl. Tomschik, na drugem pa posl. Müller in razni drugi znani sodrugi. Poročevalca sta pojasnila namene, ki zasledujejo pri gibanju železničarjev epigoni meščanskih nacionalističnih in klerikalnih strank. Izkoriščati hočejo nezadovoljnost železničarjev v svoje strankarske svrhe. Pri tem se pa poslužujejo sredstev in načinov boja, ki izdajajo takoj in očitno namene. Da jim je organizacija železničarjev nevesč se razume; ovirati delovanje organizacije in preprečiti, da bi naš boj bil uspešen je v njih strankarskem in razrednem interesu. Delovanju meščanskih «delavskih» strank tudi ni tuja volja vlade. Dokler je mogoče zadržati odpor železničarjev drugače, je stališče nasprotnikov skrajno negativno. Zahteve železničarjev se odklanja dosledno in brez-pogojno. Kakor pa postaja odpor silen in nezadržljiv, se pomiri prizadete s tem, da se jim dovoli malo nezadostno zboljšanje. Postopnemu zboljšanju je namen odvzeti železničarski razredni organizaciji povod nadaljevanju boja. Agitatorji nasprotniških strank so že na delu, da opevajo koristi postopnega zboljšanja in da predočujejo dosege tega zboljšanja kot njih zmago. V kolikem bode tako zboljšanje uredilo razmere bo prav jasno razvidno v najkrajši dobi. V tem oziru imamo zadostnih skušenj po zadnji regulaciji, za katero je bila dana železniškim upravam na razpolago vse večja svota nego sedaj. Govorniki so nato opisali posledice poslabševalne politike železniškega ministrstva ter izjavili, da organizacija vstraja pri dosedanjih zahtevah in da se bode kot doslej vodil energičen, neomahljiv boj do popolne povoljne regulacije službenega in plačilnega razmerja osebja na vseh železnic. Sprejeta je bila daljša resolucija, ki navaja vsa doslej izvedena poslabšanja ter nujne neodložljive zahteve, ki jih bode morala železniška uprava v najkrajši dobi priznati in izvesti. Resolucija poudarja nadalje potrebo enotnega skupnega boja vseh železničarjev, ki bodo, le ako bodo, močni v stanu poraziti koalicijo nasprotnikov in vlade. Shod je bil prava zgovorna železničarska manifestacija. Enako dobro obiskani shodi so se vršili tudi drugod. Več protestnih shodov se vrši še tekom tega meseca. Gibanje železničarjev bode končno vendarle prebrčalo železniško upravo in nasprotnike, da ni mogoče več nemoteno zapostavljati in varati zavedno in koristne delavce.

Zapisnik.

sej sekcije «slug» centralnega odbora za splošne osebne zadeve uslužbencev državnih železnic.

(Konec.)

Glede predloga, ki zahteva zvišanje končne mezde slug do 2000 kron, opominja predsednik, da ni misliti, da bi se vse službene kategorije zadovoljile s splošnim zenačenjem mezdnih razmer. Višje kategorije bi se gotovo protivile postavljenju na enako stopnjo z drugimi nižjimi kategorijami. Razlika med kategorijo od katere se zahteva več in med kategorijo od katere se zahteva manj, je neizogibna. Poznavalec železniškega službenega stroja si ne more predstaviti, da bi n. pr. delavniški pomočnik dobil plačo enako strokovniku, skladiščni sluga enako plačo kot skladiščni nadzornik itd. Službeno stopnjevanje je po mnenju predsednika tudi zanaprej neizogibno.

Glede zenačenja ostrin opominja nadalje, da je to izvesti na način, da ne bo otežkočeno definitivno imenovanje uslužbenca in z ozirom na finančne ozire. Omenja k temu razne ugodnosti, ki jih uživajo v zadnjem času starejši slugi po ureditvi mezdnih stopenj in zenačenju napredovanja.

Sledi razprava o predlogih glede dveletnih napredovalnih rokov, zvišanja končne mezde, omogočitev dosege končne mezde, vpoštevanje službenega časa provizoričnih delavcev in dninarjev pri zenačenju ostrin, razširjenje zenačenja na 4½ in 9½ let, zenačenje za uslužbenca, ki so brez lastne krivde pri napredovanju zaostali in zenačenje ostrin in odškodnin delavniškim delavcem.

Vrši se nato razprava glede normiranja mest. Sodr. Sommerfeld utemeljuje predlog sklicevajoč se na od leta 1906 do 1909 določeno pomnoženje službenih mest. Komisija za normiranje mest namerava mesta reducirati. Sviri upravo pred omejitvijo osebja kategorije slug. Neugodni položaj popotnih prožnih čuvajev dunajskega državnorožniškega okraja, je prepisati dejstvu, da se je znižalo število mest. Zahteva, da naj se, mesto znižati, zviša število normiranih mest. Poslabšanje službenih turnusov je le posledica omejevanja mest in osebja.

Član Weiser podpira predlog in utemeljuje potrebo, da bi se normiralo mesta v delavnicah. Izraža svoje začudenje nad dejstvom, da se tako očitno krši določbe okrožnic generalnega ravnateljstva z dne 18. decembra 1894 glede stabilizacije osebja. V smislu te okrožnice bi moralo 80 odstotkov delavniških delavcev najmanj po dveh letih napredovati, doslej se je pa, mesto zboljšati položaj v smislu navedene okrožnice, dosledno poslabšalo službeno razmerje tega osebja. Delavniški delavec mora navadno čakati sedem in več let, da se ga stabilizira. Nadalje utemeljuje predlog, ki naj omogoči slugam hitreje napredovanje poduradnikom. Sledijo predlogi glede avtomatičnega imenovanja poduradnikom, po dosegi 1200 kron, onih kategorij, ki pričakujejo imenovanje poduradnikom, ter razširjenje teh pravic na ostale v enakem položaju se nahajajoče kategorije, nadalje imenovanje pomožnim uslužbencem, oziroma definitivno imenovanje po dovršeni izučevalni dobi in pripustitev izpitu za dosego poduradniške vrste.

Sodr. Weiser utemeljuje nadalje predlog glede odprave izvanrednih kvalifikacij. Po sedanjih kvalifikacijskih normah je nemogoče pravilno presojati zmožnosti uslužbenca. Sestava predloga, ki ga stavlja člana Weiser in Sommerfeld se glasi tako:

«Kvalifikacije je odpraviti; odpadajo tako tudi izvanredna napredovanja. Svote prihranjene na odpravi izvanrednega napredovanja je vporabiti za uvedbo dveletnega napredovanja do predlagane končne mezde 2000 kron in za zenačenje ostrin.»

Vrši se razprava glede javnega razpisa prostih službenih mest. Tozadevni sklenjeni predlog se glasi:

«Prosta mesta je redoma 14 dni pred njih zasedanjem javno razpisati z navedbo selilnih pristojbin in če se premeščenju izvrši iz služ enih ozirov.»

Član Sommerfeld zagovarja zvišanje stanarinske doklade. Stanarina je v zadnjih letih skoraj povsod po dvakrat na leto narastla. Nujno potrebno je tudi zgradbo personalnih hiš.

Po daljši razpravi se sprejme sledeči predlog:

«Stanarino slug je urediti po mezdih razmerah in sicer na sledeči način:

Kron	Skupina A Skupina B	
	Kron	Kron
900	500	450
1000	500	450
1100	600	550
1200	600	550
1300	600	550
1400	600	550
1500	700	650
1600	700	650
1700	800	750
1800	800	750
1900	900	850
2600	900	850

Uvrstitev postaj v obe stanarinski skupini sledi ob pritegnitvi članov personalne komisije. Zagotovitev primernih kapitalov za zgradbo zadostnega števila personalnih hiš s cenami in zdravimi stanovanji za osebje na vseh postajah, kjer je mogoče graditi personalne hiše.

Član Sommerfeld priporoča, da bi se končno priznalo čuvajem obljubljen nočno službeno doklado. Nadalje se vrši razprava glede pavšala za snažitev in kurjavo in doklade za izdatke na vožnih listkih ter o vračunanju urnin pri vožni službi. — Tozadevni predlogi se glasujejo:

«Sprememba § 42, odstavka 2 pristojbinskega reda. Določba naj se glasi:

Pavšalo za snažitev in kurjavo in doklado za izdatke vožnih listk je razdeliti med uslužbenca, ki opravljajo službo na normiranih mestih in njih nadomestovalci tudi če ti dobivajo le dnino. Uslužbenca kategorije slug (čuvaji) dobivajo v slučaju njih uporabe v vožni službi hranarino, ki jim pritiče po odloku generalnega ravnateljstva št. 51.714 z dne 9. aprila 1896. (Zbirka IV, okrožnica št. 148.)

Poročila o razpravah.

personalne komisije južne železnice, sekcije slug, prometne in progovzdrževalne skupine, dne 2. in 3. aprila 1913:

1. Dveletne napredovalne roke slugam vseh plačilnih stopenj in zvišanje končne mezde do 2000 kron.

Bo dovoljeno po enaki podelitvi na državni železnici.

2. Nočna službena doklada za čuvajsko osebje. Je odklonjeno, ker se iste še ni podelilo na državni železnici.

3. Sprememba prožne obhodniške in premikalne doklade v letni pavšal 360 kron; priznanje prožnim vravnalavcem.

Se je odklonilo.

V tovrsto sklene personalna komisija ob soglašanju izvedenca soedr. Eggerja, zahtevati letni pavšal 180 kron za prožne vravnalavce. Sodr. Nendl predlaga, da naj se zahteva priznanje doklade tudi v slučaju premeščenja.

4. 50 kron pavšala za obutev prožnim obhodnikom, prožnim vravnalavcem, čuvajem in premikalnemu osebju.

Se je odklonilo.

5. Premikalno doklado pri premikanju zaposlenim čuvajem.

Se je odklonilo. (Sodr. Berger je predlog umaknil.)

6. Plačevanje čezur kartistov po 1 roni za vsako uro, ali odpravo čezurnega dela.

Člani personalne komisije sprejmejo predlog in zahtevajo isto tudi za skladiščne slugi, skladiščne nadzornike in premikalne nadzornike.

7. Mezdnno doklado vsem čuvajem in sicer po intenzivnosti dela.

Se je odklonilo. Predlog se sprejme v sledeči sestavi: 20 kron mesečne doklade je podeliti bločnim in vlakojavnim mestom z oskrbo zatvornic ter zatvornim mestom z oskrbo več kot dveh zatvornic in ogibov; ostalim mestom je podeliti 10 kron mesečne doklade.

8. Odprava ženske službe ali podelitev mesečne plače 45 kron.

Odpravo ženske službe se odkloni: Žensko doklado se z dnem 1. julija 1913 nekoliko zviša. Zvišanje se razglasi v prihodnji zbirki okrožnice. (Člani personalne komisije vstrajajo pri svojem predlogu.)

9. Slugam, ki so bili nastavljeni s 600 ali 660 kronami in ki ne uživajo nikako zenačenje ostrin, naj se prihodnje napredovanje skrajša za pol leta.

Se je odklonilo.

10. Skrajšanje napredovalnih rokov slugam s 15 letno službo in pozneje nastavljenih slug na način da bo tem omogočena dosega končne mezde.

Se je odklonilo.

11. Premeščenje čuvajev, ki opravljajo službo uradnih slug, v kategorijo uradnih slug.

Se je odklonilo.

12. Pripuščenje prožnih vravnalavcev k izpitu za prožne mojstre.

Se je odklonilo.

13. Čuvajem naj se podeli 40 kron letne nagrade za brzovlake kakor na državni železnici.

Ravnateljstvo poudarja, da se na državni železnici priznato doklado samo progovzdrževalnim čuvajem.

14. Binkoštno renumeracijo naj se podeli tudi uslužbencem stranskih prog.

(Predlog se spremeni v tolikem, da je to doklado v krajih, kjer so jo je že priznalo, zopet podeliti.)

15. Uvedbo kategorije «Nadzorovalnih čuvajev».

Se bo nastavilo sukcesivne nadzorovalne čuvaje.

16. Imenovanje poduradnikom nadpremikačev in bločno signalnih slug z 1200 kron mezde.

Se je odklonilo.

17. Poldrugo ratno vračunanje; 30 letno službeno dobo.

Se odstopi pokrajinskemu odboru.

18. Službene turnuse po 12-24 na vseh glavnih progah in na bruto postajah; 16-24 na vseh ostalih progah.

Splošno regulacijo se odkloni; kjer potrebno se zboljšanje podeli.

19. Prožnim vravnalavcem naj se po nočni službi podeli poldnevno prostost.

Se bo po možnosti podelilo.

20. Enotne predpise za čuvaje.

21. Postajne, bločno-prožne in vlakojavne mesta je smatrati «Signalnim mestom».

(Točka 20 in 21 se spoji in sprejme.)

22. Zboljšanje dopustnih norm (komisija vstraja pri predlogu.)

23. Dopusti članom personalne komisije v svrhu informacij in poročanja.

Se je odklonilo. (Sodr. Herzig opozarja na dopuste pri državnih železnicah.)

24. Čuvajem z 16-16 in 18-18 urnih turnusov prosti dan, zatvornim čuvajkam dva prosta dneva mesečno. Odprava štiriurnega delovnega časa za moške in dovoljenje, da smejo moški v teh štirih urah opravljati službo žene.

Ena in dva prosta dneva se odkloni: Tedenske štiri ure za žene se dovoli.

25. Odmorne dopuste čuvajskim ženam kot čuvajem.

Se predloži upravnemu svetu.

26. Ureditev zadev glede službenih oblek v smislu stavljenih predlogov.

Vse predloge se predloži upravnemu svetu.

27. Skušnja vida in sluha naj se izvrši potom praktičnih signalnih sredstev.

Se predloži upravnemu svetu.

28. Izvolitev in priznanje zaupnikov službenih kategorij.

Se je odklonilo.

29. Prostovožne listke za nakup živil (Lebensmittelfreischeine) za upokojene uslužbenca.

Se je odklonilo.

30. Režijske vožne listke za prevažanje pohišta. (Predlog se razširi tudi na kurivo.)

31. Pristojbine proste začasne proste listke za vajence.

Soglasno sprejeto.

32. Sprememba naslovov v smislu stavljenih predlogov.

Se je odklonilo.

33. Ureditev kazenskega sistema. (Predlog se bo utemeljevalo z navedbo mnogih novih slučajev.)

34. Uvedba šolskih ur za progovzdrževalne čuvaje kakor pri prometu. Instruktorje izmed čuvajev.

- Se je odklonilo.
35. 60 starih pragov za vsako službeno mesto.
Se je odklonilo.
36. Paušaliranje dobave kuriva kakor na državni železnici.
Se je odklonilo.
37. Za čiščenje službenih ul se je posluževati žen.
Se še ni o tem odločilo.
38. Boljša oskrba čuvajskih hiš v zdravstvenem oziru.
Se bo postopno uredilo.
39. Odprava postranskih del.
Se je odklonilo.
40. Omogočitev prestopa v drugo upravno kategorijo (Zastopniki premikalnega osebja bodo predlog obširno utemeljevali).
41. Službene proste listke za člane personalne komisije in njih namestnike.
42. Bolniško zavarovanje vpokojenega osebja.
Se je odklonilo.
43. Imenovanje vratarjev poduradnikom.
Se je odklonilo.
44. Imenovanje vozovnih zapisovalcev uradnim pomočnikom.
Se je odklonilo.
45. Skrajšanje na eno leto napredovanja skladiščnih slug od 1000 na 1100 kron. (Se odlegne.)
46. Skladiščne sluge naj se po službeni starosti premesti oziroma imenuje skladiščnim nadzornikom in skladiščnim mojstrom.

Dopisi.

Celje. — Navade in junaštva našega železniškega zdravnika dr. Premšaka smo na tem mestu mnogokrat označili. Surovost tega gospoda presegla že vse meje. Niti ponovna, resna in energična svarila niso mnogo spametovala to «odlično» zdravniško kapaciteto. Meseca decembra pretečenega leta se je s postopanjem Premšaka pečal inšpektor juž. žel. Rosenam. Posledica tega je bilo, da se je dospod «zdravnik» pokoril v tolikem, da je dvornemu svetniku pri generalnemu ravnateljstvu podal udano izjavo in obljubil večje zanimanje za svojo zdravniško nalogo in bolj človeško ravnanje z onimi, ki so po kruti usodi obsojeni pasti v njegove roke. Šlo se mu je za službo in je le zato trenutno utajil svoje navade. V to ga je prisililo tudi javno mnenje, ki je bilo o njegovem junaštvu informirano in ki mu ni zamolčalo svoje primerne očitke. od časa preiskave do danes je poteklo že precej mesecev. Premšakova figura je po izjavljeni pokorščini prešla iz površja. Vsi smo opravičeno pričakovali, da se bode omenjeni gospod navsedanje vendarle resnično spametoval. Motili smo se. Premšaku je bila lekcija vse drugo kot koristna. Pripravljal se je polagoma na nova junaštva. Ker so mu naenkrat zmanjkala očitavanja in opomini javnosti, mu je greben zrastle tako daleč, da ni ravnal z bolniki le surovo, temveč da jih tudi dejansko napadel. Pred kakimi štirinajstimi dnevi je prišel k njemu iskati zdravniške pomoči prožni delavec iz Grobelna. Premšak ni bil bajé pripravljen izvršiti svoje dolžnosti, pa se je zadržal v onega nesrečnega delavca in ga oblagodaril z raznovrstnimi psovskami. Stari delavec, ki ni bil ravno pripravljen na tak sprejem mu je primerno odgovoril poudarjajoč, da je tudi navadni delavec vsega spoštovanja vreden človek in da kaže g. zdravnik s svojim početjem le svojo brezmejno neotesanost in nevednost. Te opravičene besede so odličnjaka tako razburile, da je prejel delavca za vrat in ga brutalno obdeloval. Delavcu se je komaj posrečilo izvit iz njegovih rok. Hladnokrvnosti tega se ima Premšak zahvaliti, če ni dobil za svoje postopanje zasluženega lekcije. — Taki slučaji so pač mogoči le tukaj in taka junaštva za more zakriviti le surovež Premšakovega kalibra. Slučaj, da zdravnik mesto zdraviti bolnega delavca ga še dejansko napada, se komentira sam po sebi. Čas bi že bilo, da bi južno železniška uprava napravila konec surovosti in brutalnosti tega zdravnika, ki je za celjske železniške uslužbence prava nesreča in večna nevarnost. Osojbe ni pripravljeno trpeti dalje takega zdravnika. Menili smo, da se bode ta gospod po zadnji preiskavi vendarle zboljšal. Navedeni slučaj nam pove, da hoče nadaljevati po dosedanem sistemu. Na upravi južne železnice je zdaj ležeče, da prepreči boj prizadetih, ki zahtevajo odločno odstranitev sedanjega zdravnika.

Brežice. — Tukaj imamo nekega čuvaja, ki se sme opravičeno bahati, da je kot surovež in kričač nedosegljiv. Svoje lepe navade je hotel pokazati tudi povodom nabiranja za tiskovni sklad «Zarja». Naši sodrugi so na progji pridno nabirali za naš edini proletarski dnevnik «Zarja». I krono je darovala za naš list tudi žena omenjenega čuvaja. To pa je moža silno razkačilo. Zahteval je, da naj se mu krono vrne, kar so sodrugi tudi rade volje štorili. Drugi dan je pa na surovi način izzival in dražil sodruge, češ, da od njega ne bodo nikoli dobili kakih prispevkov.

Da je omenjeni čuvaj značaj posebne vrste smo že vedeli prej. Toda njegovo zadnje junaštvo nas opominja, da se moramo napram temu surovežu drugačno ravnati. Veseli nas, da ni hotel prispevati za delavski list. Ne dovolimo pa, da bi razgrajal in izzival po progji. Tudi neznačajne njegove vrste bomo znali ukrotiti.

Zidan most. — Tovariši in sodrugi v Zidanem mostu in okolici pozdravljajo pristrčno prožnega mojstra sodr. Petra Stoffaneller in njegovo rodbino povodom premestitve v Mühlbachu na Tirolskem.

Sodr. Stoffaneller si je tekom svojega bivanja med nami pridobil mnoge vsestranske simpatije. Deloval je vedno zvest svojim načelom za razvoj organizacije. To delo bode gotovo nadaljeval v novem kraju. Sodrugom v Zidanem mostu bode ostal v lepem spominu.

Zahvala. — Podpisani se toplo zahvaljuje sodrugom, ki so mu povodom boleznij svojega ponesrečenega sina naklonili podporo 93 kron 70 vin. Posebej se zahvaljuje kurilniškemu osebju, gospodom uradnikom ter skupini železničarjev v Zidanem mostu.

Anton Žepik, skladiščni delavec.

Ljubljana. — Železniški prelaz na Dunajski cesti. V sobotnem «Slovenskem Narodu» očita nekdo čuvajem, ki opravljajo neporno službo ob prelazu na Dunajski cesti, da šikanirajo ljudi brez povoda in brez vzroka. Uprava južne železnice je napravila pri prelazu most za občinstvo, da ni treba čakati, če se premikajo vlaki. Ali občinstvo kaj nerado izrablja ta most in mnogo je ljudi, ki skušajo zatvornice kar sami odpreti. Čuvaj mora take ljude seveda zavrniti, ker je odgovoren za eventualne nezgode. Služba čuvajev je še itak naporna in ni čuda, če so vsled tega nervozni in postanejo še bolj razburjeni, če občinstvo nalašč odpira zatvornice takrat, ko se premikajo vlaki. Čuvaji pa tudi gledajo na to, da ustrezajo občinstvu, kadar le morejo in odpro hitro zatvornice. Železniška uprava je lansko leto izdala ukaz, da mora vsakdo po polnoči uporabiti most in sme čuvaj odpirati le vozom. Najžalostnejše je pa to, da so najbolj nestrpni pri prelazu ravno ljudje takozvanih boljših stanov, ki menda mislijo da morajo čuvaju ubogati vsak njihov migljaj. Občinstvo naj uporablja most in naj ne nadleguje čuvajev, kadar ti ne smejo odpirati zatvornic, in vseh pritožb bo konec.

Razmere na dolenskem kolodvoru. Pišejo nam: Železniški uslužbenci imajo že itak dovolj nevarno delo, če pa komandira ves kolodvor ošabna načelnikova soproga, kakor je to običaj na dolenskem kolodvoru, tedaj imajo ti uslužbenci pravi pakel. Gospa načelnikova psuje in ošteva uslužbence vpričo potnikov, da se ti kar zgražajo. S svojo dekle postopa tako, da ima vsak mesec drugo, s sosedami se krega, tramvaj-ske uslužbence zmerja — torej ves okoliš dolenskega kolodvora je pod njeno oblastjo. Tudi pri oddaji restavracije je imela svoj jeziček vmes in dobil jo je v najem trgovec in gostilničar Marenče in sicer zato, ker se zna milostljivi globoko priklanjati in odkrivati. Navada je na železnici, da dobivajo manjše kolodvorske restavracije železničarji, da poleg svoje borne plače zaslužijo še kaj. Na dolenskem kolodvoru mora biti seveda izjema. Gostilniško koncesijo imajo sicer otroci pokojnega železničarja Widra, a glavni dobiček ima le Marenče, ki ga ni prav nič potreben. Merodajne oblasti prosimo, da pristržejo načelnikovi soprogi nekoliko peroti in da pri oddaji restavracije v prvi vrsti gledajo na železničarje.

Laze. Volitev v bolniško blagajno c. kr. priv. južne železnice se vrši na prav čuden način. Delavci nimajo za to volitev svobodne odločitve. Na postaji Laze je gospod prožni mojster I. Šerbec ravnal tako-le: 2. julija je razdelil med delavce

glasovnice in potrdil vsak delavec s svojim podpisom. To je seveda v popolnoma v redu. Ali takoj nato je gospod Šerbec pobral od delavcev glasovnice, še neizpolnjene in jih izpolnil tako, kakor se je njemu zdelo. Proti temu postopanju železniški delavci odločno protestiramo, ker je protipostavno. Zahtevamo, da se vsa zadeva natančno preišče in da dobe delavci nove glasovnice, ki naj jih izpolnijo sami. Varuštva ne potrebujemo. Če je komu morda sekeija naročila tako postopanje, tedaj bomo že še poizvedovali dalje, ker nikako ne gre, da bi nam kratili naše pravice. Volitev je svobodna.

Kamnik. — Večkrat smo se že pečali s to postajo odnosno z njenim načelnikom Reparjem in njegovo boljšo (?) polovico. Toda ves trud je bil zaman. Nasprotno, domišljavi dvojici greben čim dalje bolj narašča, to pa vsled tega, ker za svoje odgovorno mesto popolnoma nezmožni ravnatelj dvorni svetnik Galamboš nima potrebnega poguma napraviti strmotnim razmeram že dolgo zaslužen konec. Leta in leta se že pritožujejo tako uslužbenci železnice kakor zasebne stranke nad neznosnimi razmerami in šikanami, katerim so izpostavljeni. Neštetokrat se je že zasliševalo ljudi po precej dragih komisijah, vse sodne inštanice so že prale umazano perilo, toda vse je bob v steno, ker je g. Galamboš mož, ki se ne upa napraviti reda. Da pa taka bojazen ni umesna in ne povečuje ugleda podjetja, kateremu po božji in človeški nepredvidnosti načeljuje dvorni svetnik Galamboš, dokazujejo najnovejši izbruhi histerične dvojice na kamniški postaji. Značilno je, da je vse, kar pride s to častivredno dvojico v kakoršnokoli dotiko, tatinsko razpoloženo, in da vsakemu predbacivata to družabno čednost. Po velikih tozadevnih aferah — ki pa še niso končane — je milostljiva «smojka» zopet pred kratkim nahrulila mater svoje dekle, Marjeto Smole, da ji je le ta ukradla v njene odsotnosti pet eraričnih rjuh. Da nima plemenita babnica za tako trditev niti najmanjšega dokaza, jo prav nič ne ženira, saj iz izkušenj ve, da se da pred sodnijo vse utajiti. Marjeta Smole menda ni iskala pri sodišču zadoščenja, kar je pač njena stvar. A je imelo za posledico, da je Reparica dobila še več poguma in je v nedeljo poiskala drugo žrtev svoji perverzni domišljiji. V nedeljo so ji bile namreč baje ukradene cvetlice z lončki vred. Ker so bile pa te cvetlice slučajno všeč tudi postajnemu mojstru Samastilu, je duhovita gospa tako pogruntala, da je le-ta tat njenih ljubljenskih cvetk. Ni ji pa zadostovalo, da da temu svojemu mnenju samo ustmenega duška, ne, šla je takrat še korak naprej in odredila je v svoji vsegamogočnosti kar hišno preiskavo pri g. Samastilu in jo takoj sama izvedla. Da taki, neprestano se ponavljajoči izbruhi histerične boleznij kaj neprijetno učinkujejo na železničarje, o tem ni dvoma in to razume tudi vsakdo, razven merodajnih gospodov v tržaškem «tinteburgu». Toda mera je polna in gospodje naj blagovole vzeti na znanje, da otvorimo v najkrajšem času napram upravi državne železnice najbrezobzirnejši boj v časopisju, če ne napravi takoj red in če ne dobe vsi prizadeti popolnega zadoščenja. Gospod Galamboš naj se ne veseli tega boja, ker lahko tak tudi njega odpiha iz Trsta.

Grobelno. — Tukaj imamo prožnega mojstra in predelavca, ki zaslužita zaradi svojega početja posebno pozornost v listu. Ta dva junaka bi kaj rada spravila iz sveta vse socialiste in vse delavske organizacije. Socialno demokratični železničarji so jim trn v peti in se ni zato čuditi, če se ob vsaki priliki obregnejo ob nje in jim skušajo škodovati. Če se pripeti neprilika na delu bodo zato gotovo odgovorni socialni demokratje in tem se bode naložilo globe brez pardona. Če se pa bode dotični podpisanju globe opravičeno uprl, se ga bode v to z zvijačo prisililo. V tem oziru bi znali mi povedati prav zanimive stvari. Omenjena junaka imata socialiste na piki zlasti ko sta vsled prevelikega vživanja vina v blagoslovljenem stanju. Takrat priporočata kaj rada železničarjem, da naj odstopijo iz organizacije, kar se pa seveda na njih žalost nikdar ne godi. Tudi duhovita sta dva gospoda. Če se delavec pritožuje da se munekakor obljubljenovo poviša plačo, mu tedaj odgovorita, da naj mu preskrbijo več plače njegovi sodrugi. Posebej se pa seveda še kaznuje one, ki se udeležijo shodov. Zato se poslužujeta gotovih posebnih načinov «pokaranja». Mi hočemo tem gospodom nevkakor svetovati, da naj s svojimi nespodob-

nostni čimprej nehajo, ako se hočejo izogniti morebitnih nepravilnostim.

Gorica. — Preteklo nedeljo so sklicali naši železničarji volilni shod. Udeležba na shodu je bila veličastna, tako od strani železničarjev, kakor tudi od strani drugih mestnih volilcev tako, da je bil prostorni vrt gostilne «Bella veduta» do zadnjega količka zaseden. Shodu je predsedoval sodrug Anton Mozetič; v slovenskem jeziku je poročal sodrug Kopač in v italijanskem pa sodrug Golouh iz Trsta. Oba govornika sta obsojala dosedanje delovanje deželnega zbora in deželnega odbora, ki sta pahnila deželo na rob propada. Omenjala sta krivični volilni sistem za goriški deželni zbor, ki so ga zmašile vladajoče stranke v deželi, in sicer tako, da jim je zagotovljena večina. Dokler se volilni red ne izpremeni, toliko časa si ne bo delavstvo priborilo v tem zboru primerno zastopstvo. Nestvor volilnega reda za goriški deželni zbor so skrupicali gospodje, ki ob vsaki priliki naglašajo, da so demokratje. Goriško deželo so razdelili na dva dela: slovenski in italijanski. Slovenski del dežele voli 14 poslancev, italijanski pa 15 poslancev, skupaj 29 poslancev in virilist je goriški knezoškof. Deželni zbor ima torej 30 poslancev. Poslanci, ki jih izvoli slovenski del dežele, so razdeljeni sledeče: 3 poslanca iz splošne kurije (čez 20 tisoč volilcev) voli ves slovenski del dežele; 7 poslancev volijo kmečke občine in so razdeljene tako: dva poslancev voli tolminski okraj, 3 poslancev voli goriška okolica in 2 poslancev voli kraški okraj, 1 poslanca izvolijo mesta in trgi in 3 poslancev izvoli 102 (reci stoindva) veleposestnikov. Razen tega imajo volilno pravico vsi tisti volilci, ki volijo bodisi v kmečkih občinah, trgih in mestih in v veleposestvu, tudi še v splošni kuriji. To splošno kurijo so gospodje v deželnem zboru določili za nemaniče, češ, da vsaj lahko poročajo, da so dali tudi delavcem nekoliko pravic; ampak gospodje so dobro vedeli, če bi bila splošna kurija razdeljena v okraje kakor n. pr. kmečke občine, bi se lahko zgodilo, da bi v enem ali drugem okraju delavstvo lahko dobilo svojega zastopnika.

Proti temu volilnemu sistemu se mora boriti delavstvo z vsemi močmi in dolžnost vsega zavrednega delavstva je, da z glasovnico v roki izrazi svoje nezadovoljstvo napram korupciji, ki vlada danes v deželnem zboru. Konečno sta govornika omenjala še, da je deželna uprava danes taka, da njeni dohodki kmalu ne bodo več zadostovali niti za pokritje upravnih stroškov, če ravno je goriškemu davkoplačevalcem naložena doklada (na davkih) do 150 (188 op. dop.) in 120 na vžitnini. Priporočata vsem, da 13. julija oddajo svoje glasove edino le socialno demokratičnim kandidatom.

Po končanem volilnem shodu je sodrug Zidarič (Tržič) poročal o stanovskih zadevah železničarjev južne proge Trst-Kormin. Da se razmere uredijo, bo posvetovalni sestanek v Foljanu (Furlanija). Za delegata južne proge je bil izvoljen za ta sestanek sodrug A. Mozetič.

Zbrani železničarji so po shodu proslavili 25letno delovanje sodruga Kopača v slovenski socialno demokratični stranki in zlasti v organizaciji železničarjev.

Sodrug Mozetič se je s krasnimi besedami spominjal tega dogodka in na kratko razložil delo sodruga Kopača v železničarski organizaciji v korist in blagor vsega pri železnici zaposlenega osebja. — Sodrug Golouh je prevel v italijansko nagovor sodruga Mozetiča. — Sodrug Stolla kot član goriškega izvrševalnega odbora, je naglašal v svojem govoru, da proslava sodruga Kopača ne sme biti omejena samo na železničarje; ampak hvaležno mu je vse zavedno delavstvo na Goriškem, v imenu katerega izreka sodrug Kopaču zahvalo za njegovo požrtvovalnost, želeč, da bi še mnogo let deloval v prid stranki in delavstvu. V imenu krminskih sodrugov mu je čestital sodrug Lorenzon. — V imenu tržiških sodrugov je govoril sodrug Zidarič. Lep prizor je bil, ko je stopila pred sodruga Kopača hčerka sodruga Čanče in v izbranih besedah izrazila čuvstva goriških železničarjev in mu izročila v imenu železničarske organizacije lep šopek svežih cvetic v spomin, ki so mu ga poklonili organizirani železničarji. Ves ginjen se je sodrug Kopač zahvalil za čestitke. Naglašal je, da ni njegova zasluga, če so si železničarji nekoliko izboljšali svoj položaj, temveč v prviv rsti je to zasluga organizacije same, potom

katere si je delavstvo izvojevalo vse pridobitve. Spominjal se je svojih prvih sotrudnikov: Železničarja, Etbina Kristana, Zavrtnika in drugih, od katerih že marsikaterega ni več med nami in sodruga Marna, ki je bil soustanovitelj prve železničarske organizacije v Trstu. Pozivljaj je navzoče, da naj se vsi oklenejo svoje stanovske organizacije in kadar bo videl, da so vsi železničarji združeni pod zastavo mednarodne organizacije, tedaj bo to zanj najlepše zadoščenje za vse delo.

Litija. — Ljubljanska podružnica jugoslovanskih železničarjev je sklicala v nedeljo 29. t. m. shod po § 2 v Litijo. Dnevni red je bil: Položaj železničarjev. Poročevalec je bil skladišni mojster g. Mlakar iz Ljubljane. Udeležba je bila nad vse klaverna. Iz proge od Laz do Litije je prišlo okolo 20 železničarjev, med temi je bilo šest članov socialistične strokovne organizacije. Iz litijske postaje pa sploh ni bilo nobenega, ker niso dobili vabil. Vabila bi bil moral razdeliti uravnavalec proge g. Čebel, a ta jih razdelil le med delavce svoje skupine, drugim ne. Zakaj da ni razdelil vabil med vse delavce, to vemo zavedni železniški delavci prav dobro. Gospod Mlakar je dokaj časa čakal, da bi bila večja udeležba, a ker je videl, da čaka zaman, je otvoril sestanek in pričel na dolgo in široko hvaliti jugoslovansko zvezo železničarjev. Slišali smo, kakšne neprecenljive zasluge ima že zveza za železničarje (naštel jih ni), kako da se širi od Trsta do bele Ljubljane in sploh po vseh slovenskih pokrajinah do Maribora, kjer ima zveza že dosti članov. Tako je nekaj časa klobasal, potem pa je prišel na pravi tir, namreč: obrekovanje socialistične organizacije železničarjev. Pravil nam je, da organizacija železničarjev sploh še ni prav nič storila za železničarje, da nima denarja, sploh da se ne ve, kam izginjajo prispevki železničarjev, čeprav so tako visoki in kadar je treba poslati delegata na konferenco, beračijo za delegacijo med železničarji. Socialisti, da so združeni z Nemci, Italijani, Hrvati itd., samo da škodujejo slovenskim delavcem. Socialisti, da so pomagali ustanoviti sulferajnsko šolo v Šiški, v Trstu pa podpirajo kamoro. Gospod poročevalec je potem začel blatiti sodruga Kopača, ki je Jugoslovanom trn v peti in naš dnevnik «Zarja». Povedal je, da «Zarja» obrekuje, ker ne pusti pri miru ne njega ne gospoda Johana Škerjanca, ki ima tako velike zasluge za zvezo jugoslovanskih železničarjev. Povedal je senzacionalno novico, da preganja postajenačelnik na Pragorskem slovenske delavce. (O tem je «Zarja» že davnej poročala.) — Ne bi toliko poročali o Mlakarjevem govoru, ali da spoznajo železničarji, s kakšnimi frazami opletajo okolo sebe Jugoslovani, kadar je na dnevnem redu «Položaj železničarjev», zato smo to storili. Mlakarju je odgovarjal sodrug Šinkovec in mu najprej povedal, da je g. Mlakar popolnoma prezrl dnevni red in se ni prav nič dotaknil delavskega vprašanja. To kar je povedal g. Mlakar nima nikakršnega pomena za železničarje, ker ti pričakujejo od svoje organizacije izboljšanje svojega bednega položaja, za kar se pa jugoslovanska zveza doslej ni pobrigala. Ko je sodrug Šinkovec vprašal g. Mlakara, kako da so se meščanske stranke obnašale v parlamentu, ko je bilo treba glasovati za 17 milijonski Tomschikov predlog, tedaj je gospod Mlakar priznal, da ni namen današnjega sestanka, da bi se pečal s širšo politiko. Med tem, ko je gospod Mlakar pripovedoval, da se jugoslovanskim železničarjem ni treba brigati za to, kaj uganjajo njihovi poslanci na Dunaju, se je zadržal na sodruga Šinkovca popolnoma indiferentni delavec Končar, da ni treba zagovarjati socialnih demokratov. Vsled tega medklica se je začel splošen prepir, ki je bil g. Mlakarju najbolj všeč, ker mu ni bilo treba odgovarjati na vprašanja sodruga Šinkovca. Sestanek se je med preprirom zaključil, gospod Mlakar pa naj bo prepričan, da njegove fraze niso napravile najmanjšega vtiska.

Domače vesti.

Socializem v Bosni in Hercegovini se vključ tamošnjim razmeram veselo razvija. Ni še ravno dolgo tega, kar je v teh deželah bilo izjemno stanje, ki je sicer na papirju zopet odpravljeno, v resnici pa še vedno danes obstoji. Razpuščene so bile delavske organizacije, ali socializem s tem ni bil ubit. Šikanira se časopisje, kar nam pričajo večne

zaplembe bratskih listov v Bosni. Vkljub temu, ali morda ravno zaradi tega, pa se tamošnje časopisje vrlo razvija. «Glas Slobode», ki sedaj še izhaja trikrat na teden, bo od 1. avgusta t. l. naprej izhajal vsak dan. Bosansko-Hercegovinskim sodrugom čestitamo k njih lepemu napredku in jim želimo mnogo uspeha v delovanju za razširjanje naših idej. Železničarjem, ki razumejo hrvatski, pa list toplo priporočamo, da ga čitajo.

Grozna nesreča na tržaškem kolodvoru južne železnice, se je zgodila 9. t. m. ob 2 uri pop. Delavca Slavec in Špacal, oba stanujoča na Greti, sta izkladala železne cilindre ogljene kisline. Eden teh cilindrov se je iz neznanih vzrokov razpočil. Nastala je strašna eksplozija. Slavicu je bil takoj mrtev, Špacal pa hudo ranjen. Slavec je eksplozija razbila glavo ter ga vsega hudo razmesarila. Delavcem, ki so po strašni detonaciji prehiteli na mesto nesreče, se je mudil grozen prizor. Slavec je bil dobesedno razmesarjen. Špacala so takoj pripeljali v bolnišnico; upati je, da okreva. Nesreča je napravila na tovariše na delu ponesrečenih mučni učinek. V petek popoldne se je vršil pogreb ponesrečenega delavca. Pogreba se je udeležilo preko 400 železničarjev. Slavec je bil rojen leta 1887; bil je na železnici od meseca februarja t. l. Po poklicu je bil sodar. Bil je priljubljen pri svojimi tovariši, ki so ga na poslednji poti spremili v velikem številu.

Vzrok nesreči je iskati v preveliki obremenitvi delavcev, od katerih se zahteva čim večjega in hitrejšega izvrševanja dela. Delavcu ni dano, da bi se mogel zavarovati proti eventualnim nesrečami. Tudi to nezgodo, ki je stala življene mlademu delavcu, je pripisovati sedanjem sistemu dela.

Nov «Delavski dom» so otvorili v nedeljo v Miljah pri Trstu. Potreba po lastnem «Delavskem domu» je bila v tem industrijskem mestu nujna. Zavedni in požrtvovalni miljski sodrugi so zbrali leta in leta svoto, ki jo je zahtevala zgradba lastne hiše. Sodrugom so priskočile na pomoč še tržaške delavske konsumne zadruga: stara želja miljskih delavcev se je tako uresničila. V središču mesta se dviga prijazno udobno poslopje. Delavci so lahko na svoj «Delavski dom» opravičeno ponosni. V pritličju imajo svoje prodajalne tržaške konsumne zadruga, ki so si že pred leti otvorile v Miljah svoja skladišča. V prvem nadstropju je velika dvorana, pripravna za shode, predavanja, predstave itd. Tudi za prostore raznih strokovnih političnih in izobraževalnih organizacij je primereno poskrbljeno. Zgradba je po notranjosti in zunanosti okusno dovršena. — Miljski sodrugi so hoteli proslaviti otvoritev lastnega doma s posebno slavnostjo, ki se je tudi sijajno obnesla. Priredili so shod in veselico, katere so se udeležili sodrugi iz Istre, iz Trsta in iz Goriškega. Zastopane so bile razne organizacije, strankini listi in tržaška italijanska in slovenska politična odbora. Vse je obvladovalo odkrito navdušenje. Novo poslopje pričča o globoki zavesti in veliki vztrajnosti socialističnega delavstva, ki si je postavilo nov temelj svoje razredne moči. V novem skupnem domu bo miljski proletariat nadaljeval pričeti boj za skupno osvobodjenje.

Inozemstvo.

Socialna politika pruske železniške uprave.

Uprava državnih železnic na pruskem je ednov očitno nasprotovala združitvi železničarjev na razredni podlagi. Ko so železničarji pred dvajsetimi leti skušali ustanoviti svojo lastno bojno organizacijo je železniška uprava takoj prepovedala osebju pristop k tej organizaciji in zažugala onim, ki bi se vključ ukazom uprave pridružili stanovski organizaciji, s takojšnjo odpustitvijo iz službe. Uprava je utemeljevala prepoved stem, da je poudarjala nevzdržljivost dejstva, da bi smeli železničarji sporazumno braniti svoje interese. Po mnenju uprave ni torej dovoljeno uslužbencu državnega podjetja preprečiti z močjo lastne organizacije morebitne krivice in priboriti osebju bolj ugodno razmere na delu.

Sploh je bilo postopanje uprave in vlade napram osebju lastnih železnic vedno dokaj čudno. Leta 1898 je tedanji železniški minister izdal odlok, ki določa da se je po možnosti z ozirom na pomanjkanje delavnih moči pri privatni industriji izogniti sprejemanju nemških delavcev pri zgradbi železnic. Ta odlok je železniški minister izdal na

povelje agrarcev, ki so hoteli razpolagati z velikim številom delavcev, da jih bodo tako lažje izkoriščali in izstradali. Posledica temu je bilo, da se ni nikjer sprejelo na delo domače delavce. S tem se je zasledovalo še druge namene. Železniški minister je izdal odloke, ki so priporočali čimvečje izkoriščanje osobja, katero naj bo, da se ne bo moglo ukvarjati z drugimi stvarmi, vedno zaposleno. Poslabšalo se je plačo, intenzificiralo delo in podaljšalo urnik. S temi ukrepi se je blagoslovilo osobje ravno ko je skušalo ustanoviti svojo lastno bojno organizacijo.

Toda železniško ministrstvo, ki je pač vneto izdajalo svoje odloke, si kakor navadno ni bilo v zavesti posledic novih odredb za železniški obrat. Predvsem se je začelo množevati število železniških nesreč, kar je bilo v prvi vrsti pripisovati dejstvu, da je bilo osobje vse preveč obloženo z delom. Socialistični poslanci so stavili v državnem zboru interpelacijo o razmerah na državnih železnic. Preureditev službenih razmer imelo v posledici zboljšanje gnotnega in službenega položaja železničarjev. Leta 1901 je bil izdan odlok, ki je določal, da je v svrhu zmanjšanja izdatkov železniškega obrata zmanjšati število osobja in da je varčevati tudi na plačah delavcev, katere je manj plačati, mesto dne naj se uvede plačo na komad, kjer je mogoče naj se nadomesti delavce z ženami, ki jih je ceneje plačati.

Socialistični poslanci so zopet intervenirali, socialistično časopisje je opravičeno protestiralo proti taki skrajno poslabševalni politiki. Vršili so se tudi javni protestni shodi. Leta 1902 je končno dotedanji pruski železniški minister Thielen končno vendarle zapustil svoje mesto. Na njegovo mesto je prišel znani minister Budde. S spremembo ministrstva je bilo upati, da se spremene tudi razmere na železniškem obratu. Toda razmere se niti pod novim ministrstvom niso nikako spremenile. Nasprotno se je stališče železniške uprave napram organizaciji osobja še poostriilo. Železničarjem ni bilo dovoljeno biti člani politične ali strokovne organizacije in prepovedalo se jim je nazadnje tudi pristop h konzumnim zadrugam. Proti temu ukrepu so protestirali celo meščanski časopisi.

Socialna politika pruske železniške uprave je nadaljevala v tem tonu še mnogo let. Izdajalo se je zaporedoma nove odloke, ki so vedno ostreje povdarjali prepoved uprave, da bi železničarji bili člani politične, konsumne ali strokovne organizacije. Ogrožalo se je koalicijske pravice osobja na vse mogoče in nemogoče načine. Da ne vlada med osobjem pruskih državnih železnic ravno največje navdušenje za take razmere bo pač vsakemu razumljivo, zlasti še če jemljemo vpoštev dejstvo, da se nahajajo železničarji v drugih državah Nemčije v vsakem oziru vse boljše nego njih pruski tovariši.

Raznoterosti.

Armada. Ni prazna beseda, če govorimo o socialistični armadi. Ni fraza, s katero hočemo morda učinkovati na shodih. Kajti stranka, ki je v zadnjih letih dosegla, da je za njene kandidate po vsem svetu glasovalo okolo 11 milijonov oseb pri volitvah, ta lahko brez vsakega pretiravanja pokazuje na armado zavednih bojnikov. In če upoštevamo, da na milijone delavcev na Ogrskem, Ruskem in po drugih »kulturnih« državah nima volilne pravice, če upoštevamo, da so države, v katerih imajo tudi ženske volilno pravico, tako redke kakor bele vrane, tedaj je teh 11 milijonov socialističnih volilcev le more bitni šestina vseh, ki so danes tudi že v tej armadi. Kako bi zamogli biti kdaj malodušni v našem boju proti trhli kapitalistični družbi, če imamo zavest, da je najmanj 70 milijonov ljudi, ki se bojujejo za en cilj, za socialistično družbo? Kako bi nam zamogla kdaj opešati volja, če vemo, da je socialna demokracija najmočnejša stranka na svetu? Vesela zvest, da smo najmočnejši, navdušenje, ki se mu ni treba hraniti z bledimi, brezkrvnimi frazami, ampak ki prihaja iz najglobokejšega prepričanja resnice in gotovost, da ni naš boj brez upa zmage, to vse nas mora izpodbujati, da stopamo še vse bolj samozavestno po naši poti.

Hej Slovani! Nič žalostnejšega se ne bi bilo moglo zgoditi za slovanstvo kakor sedanja vojna na Balkanu, ki bi bila brez obzira na vse druge posledice že zaradi tega strašna nesreča, ker pa-

dajo cele trume slovanskih ljudi, ki jih ne bo mogla nadomestiti nobena slava okrvavljenega orožja. Pomorjeno slovansko prebivalstvo na Balkanu, žrtvovano spekulacijam posameznih častihlapnih egoistov in tujim intrigam, bo napravilo prostor drugim elementom, in če se nagne končna zmaga na to ali ono plat, bo balkansko slovanstvo oslabiljeno. Ogromna politična in kulturna škoda po posledica te blazne, hudodelske, neopravičljive vojne. In če so doli pijani od sugeriranih fraz in od žvenketanja sabelj, bi človek mislil, da si bodo Slovani vsaj drugod ohranili toliko treznosti, da ne bodo vlivali olja v ogenj. Ali pri nas imamo časopisje, ki se je nažrlo slovanstva z veliko žlico, pa piše o tej neodpustni vojni kakor glasila kakšnega vojnega ministra na Balkanu, deli luč in senco tako, da pada vsa svetloba na eno in vsa tema na drugo stran, govori o enem delu »bratov« le kakor o divjakih, barbarih, tolovajih in se veseli vsake nesreče teh bratov kakor nebeške mane. Tisoč Bolgarov je padlo, tisoč novih slovanskih grobov. Hej! Še tisoč, pa še tisoč — grom in pekel! Kako se raduje slovansko srce! . . . O politiki bolgarskega Ferdinanda se gotovo lahko sodi z vso strogostjo. Ali bolgarski narod vendar ni Ferdinand, in Ferdinand ni bolgarski narod. Toda glej — niso li bili časi, ko je bil dolgonosni Koburčan »svetel slovanski car«? Ali mu ni ravno to časopisje zažigalo kadila na cente? Ni li bil opljuvan, kdor ni trobil slave temu importiranemu veličanstvu? Mi se nismo znali nikdar navduševati zanj in vedno smo vedeli, da mu je »njegov narod« le molzna krava. Nas ne bi bilo nikdar srce bolelo, če bi mu bili Bolgari dali potni list čez mejo, ne da bi mu bili rekli na svidenje. Ali v tem smo ostali dosledni tudi takrat, ko je bil »velik« in »slaven« in ves obsijan od slovanskega solnea. Toda kakor ga prej nismo identificirali z bolgarskim narodom, tako ga tudi sedaj ne, in če je prišel bolgarski narod po krivdi »carjeve« politike v nesrečo, je podlo, ne pa slovansko, polivati ga z gnojnico. Kolikorkoli moremo gojiti simpatij do srbskega naroda, nas vendar ne vežejo, da bi morali na ukaz odobravati politiko njegove vlade, in bolgarski narod nam je še vedno bližji od Petra Karagjorgjeviča in princa Saše. Za blatenje in za ismehovanje narodov na Balkanu bodo prav gotovo drugi dovolj skrbeli, pa ne bi bilo treba, da bi se Slovenci pomagali. Najmanj pa to pristoja listom, ki si celo domišljajo, da imajo vpliv na Balkanu. Kajti če bi ga res kaj imeli, bi bila njih sveta dolžnost, da bi pridigali mir in spravo, ne pa da podpihujejo »bratomorno vojno« z vsemi mehovi. Slovansko to početje ni, ampak infamno je.

Poročila o shodih.

Borovnica. — V nedeljo 6. t. m. se je vršil tukaj dobro obiskan shod, na katerem je poročal sodr. Jerin iz Ljubljane o zadnji seji delavskega odbora.

Shod je otvoril in mu predsedoval predsednik borovniške skupine železničarjev sodr. Jan, ki je podal takoj besedo poročevalcu. Le-ta je obširno poročal o dnevnemu redu navajajoč sklepe in razprave seje. Ni pozabil poudarjati potrebo in koristi organizacije, ki je edino uspešno obrambeno sredstvo, z katerim delavstvo še razpolaga v boju za bolj dostojno in človeško življenje. Obžaluje, da se vse kategorije enako ne zanimajo za delovanje in boje organizacije. Zato se ni čuditi, da je v železniški službi nekaj kategorij, ki si vkljub odporu uprav priborijo nekaj pravic, medtem ko se druge zapostavljajo. Zavedne kategorije železničarjev bodo vedno imponirale upravi svoje zahteve. Zaključil je svoj govor pozivljajo navzoče na neumorno delo v prid organizacije.

Pri razpravi se je oglasil k besedi prožni delavec iz Logatca, ki izraža željo, da bi se delavski odbor potegoval tudi za plačevanje prožnim delavcem tudi onih ur, ko morajo zaradi dežja prekiniti delo. Sodr. Jerin pojasnjuje, da se v to svrhu že deluje in da se je že stavilo tozadevne predloge.

Predsednik Jan se zahvaljuje navzočim za obilo udeležbo ter zaključil s primernim pozivom koristni in zanimivi shod.

Vršijo se sledeči shodi:

Opčina 27. t. m. ob 5 uri pop. občni zbor skupine železničarjev v novih lastnih prostorih pri Viktorček št. 458 za postajo.

Vsebina »Železničarja« št. 13. 1. junija 1913

Članki: Tomschikov predlog zopet odklonjen. Sredstva so tu. Na nevarnem tiru. Nov mezdni red. Parlamentarno delovanje. Mens sana in corpore sano. Državni zbor in delavstvo. Električna v železniškem obratu. Kapitalistično gospodarstvo.

Predpisi za prometno službo.

Dopisi: Trst, Kanal, Grobelno.

Domače vesti: 30 milijonov kron. Kapitalisti in delavsko varstvo. Avstrijski državni nastavljeni. Tomschikov in Diamandov predlog. Avstrijsko ljudstvo naj strada dalje. Zahvala sodrugov. Železniška nesreča. Smrtna nezgoda na železnici. Strokovni kongres. Čuvaji in nočna doklada.

Inozemstvo: Posledice balkanske vojne za ameriške železnice. Izgube belgijskih železnic vsled splošne stavke.

Socialni pregled: Poslabšanja v državno železniški službi.

Raznotrosti: Osemurni delovnik.

Poročila o shodih: v Mariboru, Pragerskem, Ljubljani, Ptuju, Grobelnem, Zidanem mostu in Logatcu.

Naznanila tajništva, upravnistva in uredništva.

Naznanila shodov.

Železničarji!

Zahtevajte v vseh gostilnah, kavarnah in brivnicah strankine liste kakor: **železničar in Zarja.**

Pozor sodrug!

Slovanski železničar, ki se zanima za socialno vprašanje sploh, za delavsko gibanje za politične in gospodarske boje našega časa, za mišljenje in stremljenje delavskega ljudstva, naj naroči strankino glasilo

„ZARJA“

ki izhaja vsak dan ob polu 11. dopoldne in stane naročnina

celoletna K 21-60

polletna „ 10-80

četrtletna „ 5-40

mesečna „ 1-80

za inozemstvo celoletno „ 36-

in sicer s pošiljanjem na dom ali po pošti. Naročnino je pošiljati naprej.

Posamezna številka 8 vin. v administraciji in tobakarnah.

Vsak zaveden železničar bi moral biti naročen na „ZARJO“.

Naročnina se pošilja pod naslovom: Upravišništvo „ZARJE“ v Ljubljani.

Kavarna Unione - Trst

Ulica Caserma in ulica Torre Bianca

Napitnina je odpravljena

Velika zbirka političnih in leposlovnih revij in časnikov v vseh jezikih.

Izdajatelj in odgovorni urednik Josip Kopač
Tiska L. Herrmanstorfer v Trstu