

# Železničarji

---

in

## socijalna demokracija.

---



Spisal

dr. V. Ellenbogen.

---

Prosto poslovenil L . . . . n.



Cena 12 kr.

---



D u n a j 1896.

Založba „Delavca“.

---



## Kapital in delo na železnicah.

Značaj novodobne kapitalistične proizvodnje je v malokateri delovršbi tako očividen, kakor na železnicah. Vsaj so se železnice porodile iz tega sistema. Najbolj očividna lastnost kapitalizma je njegov kozmopolitični značaj. Kapitalizem povsem znanem in obljudenim svetu išče trge, da bi prodal izdelano blago. Kapitalizem bi bil brez prometa nemogoč, in od kar so Ameriko znašli, od prvega potovanja okolu zemlje, obratna tehnika vedno bolj in bolj napreduje. Vsaki dan lahko opazujemo nove iznajdbe v železniški tehniki.

Kakor so železnice le produkt kapitalistične dobe, ravno tako ne taje svojega stvaritelja. Novodobni kapitalizem najbolj označuje le to, da posamezni ljudje posedujejo sredstva za izdelovanje blaga, mej tem ko ljudska množica ne poseduje ničesar drugega, nego svojo osebno delavno moč. Ako delavci žele prodati svojo delavno moč, so primorani robotati posestnikom izdelovalnih sredstev, ker je delavna moč njih edina posest. Posestnik izdelovalnih sredstev, kapitalist, ima torej mnogo večjo gospodarsko moč v svojih rokah kakor ničesar posedujoči delavec. Ta moč se posebno izvrstno kaže v slojevskem nasprotstvu med posedujočimi in ničesar posedujočimi. Slojevsko nasprotstvo nam ne predočuje le, da je kapitalist bogat, in da se mu ni treba bati za njegovo existenco, ter da proletarec v bedi in revščini živi, temveč nam poleg tega kaže v živih barvah, da si kapitalist lahko vsled svoje moči prisvoji vsaktero pravico in znanstvo, ter ohrani zdravje, mej tem ko je proletarec oropan vseh pravic in izobraževalnih sredstev, ter na milost in nemilost izročen mnogovrstnim boleznim.

Toda objednem tiči v kapitalizmu tudi sredstvo, s katerim se bodo odstranile dandanašnje žalostne razmere. Tehnični razvoj, kojega kapitalizem neobhodno potrebuje, da tem lažje proizvaja v množici in po ceni, provzročuje, da vedno več malih kapitalistov pride na boben, ker so njihova tehnična pomožna sredstva nezadostna. Nasprotno se pa velekapitalisti vedno bolj združujejo, da z združenjem ekonomičnih moči, še tem večjo ekonomično moč razvijajo. S tem pa raste tudi izkoriščanje, ter se množi proletarska armada, beda in slojevsko nasprotstvo. A zbog tega spoznava

tudi ljudska množica čimdalje bolj svoj žalostni položaj, ter hrepeni ostreti se neznosnih kapitalističnih suženjskih spon. In tako delujejo vsi za osvoboditev splošnega ljudstva od kapitalističnega jarma, — za preobrat novodobne proizvodnje.

Ravno pri železnicah lahko opazujemo koncentriranje kapitala in zbog tega so tudi železnice podobne novodobnim delovršbam. Ni je dandanes delovršbe, pri kateri bi bilo podržavljanje tako nujno, kakor pri železnicah. Na železnicah se uže dandanes proizvaja na račun splošne ljudske množice za splošno ljudsko množico. Seveda se proizvaja za splošno ljudsko množico le v smislu novodobnega slojevskega nasprotstva. Ta splošna ljudska množica, država, ni urejena v interesu vseh, temveč je le orodje v rokah kapitalistov, ki posedujejo vso ekonomično moč v državi. Železnocestno podjetje ni kolektivistično, temveč kapitalistično, ker je tako uravnano, kakor bi bilo posest posameznega kapitalista, ki je v slojevskem nasprotju s „svojimi delavci“. Kakor se v družih kapitalističnih podjetjih ne odškodni delavca v polni meri za njegovo delo, ravno tako tudi tukaj železniške družbe ali pa država spravijo jeden del delavčevega zaslužka v svoje žepe.

Objednem je pa železničar v istem hlapčevskem razmerju z podjetjem, kakor obrtni delavec v družih kapitalističnih podjetjih. Na državnih železnicah je odvisnost še mnogo večja. Država, kot zastopnik svojih zakonov, dasiravno bi se imela ona najprvo svojim lastnim zakonom pokoravati, rabi lahko mnogo močnejše svojo ekonomično moč nasproti delavcem, kakor zasebni podjetnik. Ta rabi lahko politično moč le srednje, nasprotno pa lahko država navede kot vzrok za delavcem nasprotno gospodarstvo — „državni interes“. Nasprotno pa imajo delavci v pravih konstitucionalnih državah sredstva, s katerimi se lahko bore proti moči države in ta so: ljudski zastop in pritisek javnega mnenja, brez kojega niti jedna država ne more uspevati vekotrajno.

Nasprotstvo me; kapitalom in delom je torej očitvidno na železnicah. Jedna slika nam podaja akciionarje in upnike državnega dolga, ki v razkošnosti, ne da bi delali, žive; druga slika nam pa predočuje železniški proletarjat, ki v hlapčevski odvisnosti bedi in revščini živi, ter opravlja vratolomno delo. Nikjer ni morda tako težko pridobivati delavce za svobodne ideje in organizovati jih, kakor na železnicah. Naslednja poglavja bodo morda to dokazala.

## Plačilni zistem na železnicah.

V malokateremu podjetju dobivajo delavci povprečno manjše plače nego železničarji; malokje je plačilni sistem v smislu izko-

riščanja tako lepo urejen kakor na železnicah. Sistem, po katerem se odškoduje delo na železnicah, je sistem premij. Ta sistem premij je jedna najbolj korumpiranih prikazni na gospodarskem polju. Sè svojimi zlodejnimi lastnostimi uničuje ter spodkopava varnost prometa, in ni nič drugega, nego prekanjeno sredstvo, z katerim goljufajo železničarje.

Sistem premij obstoji v tem, da se daje železničarjem majhne stalne plače, in za doklado se jim pa dele razne premije. Take premije se dobe za premog, — plačilo od ure in kilometra. Vsakdo takoj spozna, da premije le navidezno zvišujejo, v resnici pa znižujejo plačo. Železničar ne more preživeti sè stalno plačo svojo rodbino in zavoljo tega je primoran zaslužiti toliko premij, kolikor mu jih je mogoče. Vsled tega je primoran delati dolgo časa, ne oziraje se na svoje zdravje; toda skušnja nas uči, da delavci dobivajo povsod slabe plače, kjer se dela neomejeno. Zatoraj je prepotrebno omejiti in določiti delavni čas, ter jih odškoditi za delo z primerno visokimi stalnimi plačami. Ali žalibog, če bi se to uveljavilo, bi morali morda stradati ubogi akcijonarji? — Dividende in dobiček bi se nekoliko omejile akcijonarjem.

Le zbog tega je pri železnicah „akord“ na prvem mestu. „Akord“ mori ljudi, in sleherni lahko opazuje to v delavnicah, skladiščih in na postajah pri premikanju vozov itd. Vsacega poštenega človeka oblije rudečica, ako opazuje to brezvestno izkoriščanje. Delavci v kurilnicah dobivajo večinoma plačilo od ure, zavirači in premikači pa tlačanijo tako dolgo, da se skoraj zbog trudnosti zgrudijo na tla. Ti trpini dobivajo 80 kr. do 1 gld. plačila na dan. Ravno tako je pri svetilničarjih. Torej se ne more čuditi nikdo, ako čestokrat neprenehoma delajo po 30 ur, da bi si vsaj nekoliko povišali dohodke.

Tudi sprevodnikom se ne godi bolje. Provizorični sprevodniki dobivajo 80 kr. do 1 gld. dnevnega plačila. Ako je definitivno nastavljen, dobiva v začetku 300—350 gld. letne plače. Vrh tega mora pa plačevati doneske za penzijski sklad in bolnišno blagajno. Po več let se mora truditi, da dobi 720—900 gld. letne plače ter postane nadsprevodnik. Za to pa dobiva plačilo od ure, ki je tako pičlo, da niti ne pokrije stroške, ki mu jih provzročeva življenje izven materinske postaje (Domizil Station). Temu sledi, da se sprevodnik za službo kar trga, ter uničuje svoje zdravje. (Poglej 3. poglavje).

Sè slabše se pa godi čuvajem. Dokler je provizorično nastavljen, dobiva 70 kr. do 1 gld. plačila na dan. Definitivno nastavljen pa dobiva 18—24 gld. mesečne plače, od katere plača vsaki mesec 2 gld. za raznotere sklade. V resnici dobiva torej le 16—22 gld. na mesec, in s tem pičlim dohodkom naj bi živel ženo in dostikrat tudi mnogoštevilno deco. Za to pa dobiva na

glavni progi 5 gld. premije za brzovlake, ako še ni bil nikoli kaznovan. Na ta način skuša železniško upravništvo prisiliti čuvaja, da vporabi svoje moči do skrajne meje v službi. Po 20—30 letni službi doseže najvišjo plačo — 30 gld. na mesec, toda le tedaj, ako ni ničesar zakrivil tekom svojega službovanja. Za to borno plačilo mora vsaki dan delati po 16—21 ur, ne da bi imel tekom meseca le jeden dan odločen za počitek. Železniška upravništva se seveda izgovarjajo na majhno — večinoma peščeno njivico, na kateri raste le osad in plevel, ki je navadno poleg čuvajnice. Vrh tega mu pa tudi služba ne dopušča, da bi obdelaval njivo, dostikrat jo pa tudi železniško upravništvo uporabi za razne stavbinske projekte, ali pa čuvaja premesti v drugi kraj in ves njegov trud je splaval po vodi.

Sistem premij provzročava veliko nevarnost železniškemu obratu. Oglejmo si nekoliko položaj strojevodja. Stalne plače dobiva okolu 360 gld. na leto. Ta pičla plača ga sili, da skuša zaslužiti mnogo premij. Premije, ki jih dobiva strojevodja so te-le: Plačilo od kilometra in ako kaj prištedi pri premogu, olju, drvah itd. Vsak strojevodja je toraj prisiljen voziti mnogo, da si zboljša svoje dohodke. Vže normalno delo utruji strojevodja do skrajnosti, ter slabi njegove čute. Ako dalje časa vozi mu opešajo njegovi možgani, vid in posluš, — sleherni si naj predočuje nevarnost, katera preti popotnikom, sprevednikom v prvi vrsti pa strojevodju in kurileu, ako se njegovi čuti popolnoma oslabei. Na Franc Jožefovi železnici je skočil pred leti vlak raz tira. Strojevodja, kojega so takoj aretovali, je izpovedal, da je na povelje predstojnika 60 ur opravljal službo, ne da bi se mej tem časom odpočil. Da v tacem slučaju strojevodja in kurilec zasпита in vlak brez varnosti drvi nap ej, je lahko umevno.

Ali dostikrat se pripete še večje nerednosti. Premijželnost služabnikov se dostikrat spremeni v divjo strast, ki ne pozna nikakoršnih mej. Mnogokrat zagozde strojevodje zaklopnico varnosti (Sicherheits-Ventil), da bi dobili tem večje premije za premog. Na ta način pomnože parni pritisek, ne da bi uporabili za to več kurjave. Nevarnost eksplozicije preti najbolj strojevodju in potem še le z vlakom v zečim se popotnikom. Prokleti sistem premij spojen z bezpravnostjo umori pri strojevodju zadnji čut za nevarnost, ker ve, da stoji vedno s jedno nogo v gomili, z drugo pa v zaporu, potem že naj bo kriv nesreče ali ne.

Ne le strojevodje, temveč tudi višje uradnike zapeljuje premijželnost k lopovstvu in nerednostim. Vodja v delavnici dobi premijo, ako je pri popravljanju lokomotive kaj prištedil. On torej ne gleda na to, da bi se lokomotiva popravila temeljito, temveč, da bi kaj prištedil. In to je vzrok mnogoterim nerednostim. Za popravljanje lokomotive je določena gotova svota v denarju n. pr.

600 gold. Ako je treba popraviti več strojev, onda zapiše vodja delavnice popravljanje več strojev na jedno številko. Lokomotiva se popravi le površno, toda prištedilo se je mnogo novcev in vodja delavnice ali kurilnice dobi lepo premijo. Te površno popravljene lokomotive se zopet rabijo, ter povzročavajo vedno veliko nevarnost za popotnike in železniško osebje. Leta 1895 se je pripetila strašna nezgoda na postaji Princersdorf, ki je bila le posledica premijželnosti. Kotel lokomotive je počil, strojevodja in kurilec sta obležala mrtva na lici mesta. Posebno označilno je to, da je bil strojevodja prepričan o nerabljivosti lokomotive. Večkrat je poslal lokomotivo v kurilnico, da bi se jo temeljito popravilo. Ali pomagale ni nič. Popravljena je bila le jeden pot površno, a drugičkrat so jo vselej vrnili z izgovorom, da je vse v redu. Delovodja Steinkellner, ki se je ravnal le po ukazih svojega predstojnika gosp. Sike, je rekel kovaču, ki je preiskaval kotel: „Ne povejte Lakingerja, kakošen je kotel od znotraj, ker bi gotovo ne hotel več voziti s to lokomotivo“. Strojevodja je pred smrtno vožnjo s solzami v očeh vzel slovo od svoje žene in otrok, rekoč: „Jaz vas ne bom morda nikoli več videl, to je morda moja zadnja vožnja“.

Sistem premij mori ljudi, ter je objednem sredstvo, z katerim se slepari železničarje. Postajni načelniki dobivajo pavšal za obratne stroške na postaji. Postajni načelnik štedi kolikor mu je mogoče. Pred vsem se skuša štediti pri služabnikih. V službo se sprejme majhno število služabnikov; strašne posledice tega sistema bomo opisali v 4. poglavju. Število premikačev in delavcev se sniža do skrajnosti. On sklepa: Zavirači lahko opravljajo ravno isto delo, torej je nepotrebno, ako sprejmemo premikače v službo. Dostikrat odstrani zbog štedenja tudi zavirače, ter sprejme v službo take ljudi, ki niti ne poznajo železniškega obrata. — saj le-ti dobivajo najnižje plače. Ti večinoma kmalu ponesrečijo, o čemur dolečno priča nezgoda v Jägerndorfu, ki je bila le posledica tega prokletega izrabljevalskega sistema.

Da ima ta sistem le namen polniti „denarni žakelj“ akcionarjem, dokazuje zopet ta-le dogodek: Na neki večji postaji južne železnice, je dalo upravnistvo uradnikom tiskovine z opombo, ako bodo uradniki kaj prištedili, da se bo med nje razdelila premija. Uradniki so pazili na vsak košček papirja, in posamezni je dobil par krajcarjev premije. Ali upravnistvo je reklo, da jih ta skušnja uči, da uradniki lahko manj tiskovin porabijo. Uradniki so bili ogoljufani. Da je sistem premij tesno združen z dolgim delavnim časom, dokazuje to, da se v Libereih in Ljubljani po več dni pusti zavirače brez posla. Le-ti so slednjič primorani pod najslabšimi pogoji vsprejeti delo, ako nočejo poginiti gladu.

Med drugimi sleparskimi sredstvi zavzema tudi sledeče častno mesto. Sprevodniki ne dobe nikakoršne odškodnine za zamude pri vlakih. Da se tem več prišteje, morajo sprevodniki premikati tudi na taci postajah, ki imajo nalašč za ta posel lokomotivo. Sprevodniki ne dobe za provzročeno zamudo niti beliča, nasprotno pa grečo mastne premije v žep postajnih načelnikov.

Jedno najpodlejših sredstev na železnicah pa je — kazenski sistem. Ker zahteva železniška služba točnost in natančnost, se ta sistem mnogokrat zlorablja, ter služi duševno gnjilim kreaturam raznim osebnim namenom — maščevanju. Velikanske svote utrgajo vsaki mecec na podlagi tega sistema od pičlega zaslužka železničarjem, ki pa nikakor ne gredo vsikdar v blagajno „dobrodelnih“ zavodov, bolnišnih blagajn, penzijskih skladov in t. d. Nek nezakazovan čuvaj ima med dvema vlakoma dve uri časa. On uporabi ta čas za počitek, ker je prepričan, da je na progi vse v redu. Pol ure pred prihodom vlaka je zopet na svojem mestu. Za ta pregrešek mu odtrgajo od njegove plače 3 gold, vrhu tega pa še zgubi premijo za brzovlake, torej mora plačati 8 gold globe. 3 gold. dobi penzijski sklad, pet jih pa gre v nenasitni žep železniške družbe. V tem slučaju je istinito čuvaj kršil obratne predpise, ali kolikokrat so služabniki kaznovani za pregreške predstojnikov? Pritožbe ne pomagajo nič, ker so izkoriščevalci objednem sodniki in tožitelji. Nasilstvo praznuje pravcate orgije.

Še mnogo slabaje so pa odškovanе čuvajke za težavni posel. Ona dobi za službo pri prehodu 5 gold, za šesturno ponočno službo vsaki dan pa 3 glđ. na mesec. Služba pri prehodu traja ves dan. Računino le ponočno službo, 180 ur na mesec, tedaj vidimo, da dobiva za jedno uro posla — 1.6 kr! To presega celo gališke razmere!

Izgovor železniških upravništev, da denar, ki ga plačajo železniški služabniki za raznotere kazni le železničarjem koristi, je jalov in neumesten. Kazenski sistem je le sredstvo, z katerim si železniški izkoriščevalci znebe marsikaterih dolžnosti, n. pr. skrbi za obnemogle železničarje itd. Železniško osobje plačuje zbog tega podlega sistema lepe svote denarja v blagajne raznih zavodov, za katere bi imelo skrbeti le železniško upravništvo. Neka ameriška železniška družba je izumila, da je najbolje, ako železničarji sami skrbijo za varovalnico proti nezgodam. Prisilila je služabnike ustanoviti društva, ki bi delila pri nezgodah in v boleznih podporo. Vsakdo, ki je ustupil v službo se je moral zavezati, da bo vstopil k društvu, ter podpisati potrdilo, da priznava, da je pri vseh nezgodah železniška družba povsem nedolžna. Nasprotno pa plačuje železniška družba vsako leto društvu majhno svoto denarja. Ameriške železniške družbe kršijo javno zakon za za-



voravanje proti nezgodam, naše družbe pa na skrivnem. potom kazenskega sistema. (glej 5. poglavje.)

To nam dokazuje, kakošen namen ima sistem premij. Le-ta provzročava, da lahko kapitalisti izprešajo velikanski dobiček iz kosti in mozga železničarjev, objednem jih pa izročava na milost in nemilost izkoriščevalcem. Označilno je tudi to, da ni Bilinskijeva „socijalna“ preosnova prinesla nikakoršnih dobrot železničarjem, temveč je še poostrila mnogim njihov žalostni položaj. Ta preosnova je imela le namen navezati železničarje še tesnejše na železniško službo. Negotovi zaslužek se je nadomestil z gotovim: nastavljenje delavcev pa je še tem bolj poostrilo suženjske razmere na c. kr. državnih železnicah.

Odstranitev premij, plačilo od ure in kilometra, ter upeljava poštenih stalnih plač so najvažnejše zahteve železniškega osobja.

## Delavni čas in delo na železnicah.

Sistem premij gotovo sili opravljati železničarje po večurno službo, dostikrat do popolne onemoglosti. Iz tega lahko shleherni sklepa, da je delavni čas na železnicah dolg in neomejen. Mi bomo skušali dokazati, da je to istina.

Pred vsem je treba konstatovati, da je delavni čas na železnicah povsem različen od delavnega časa v tvornicah, ter se vidoma razlikuje od tacihi podjetjih, v katerih se dela le po dnevu. Daljši delavni čas je le pod gotovimi pogoji potreben in dopusten. S tem le konstatujemo, da je nemogoče ure počitka tako redno določiti kakor v tvornicah.

Toda velike železniške postaje niso dandanes več tako daleč druga od druge oddaljene, da bi bilo nemogoče pravočasno pri tovornih vlakih premenjati osobje.

Nasprotno je pa železničar podvržen ravno tistim naravnim zakonom, kakor vsak drugi človek. On se istotako utruji in obnemore pri delu, kakor vsak drugi delavec. Zato ne sme tudi nihče več dela zahtevati od železničarja, nego osem ur na dan, ker je njegovo delo napornejše in težavnejše nego družih delavcev.

Delavni čas železničarjev je po takozvanih „turnuzih“ urejen, ki so nekaki službeni redi. Le-ta je veljaven za daljšo ali krajšo dobo, ki se vedno ponavlja. Za izdelovanje „turnuzov“ veljajo posebne naredbe, ki so tajne in koje malokateri pozna, ker se ujema delavni čas s počitkom, kakor 3 ali 4 proti 6. Pri neki debati\*) v državnem zboru je izjavil pl. Bilinski, takratni predsednik c. kr. državnih železnic, sedaj finančni minister to-le:

\*) 415. 11 seja dne 16. julija 1895.

„Ako se povdarja, da je osobje prisiljeno delati več ur kakor jih je določenih, tedaj to ne velja za vozno osobje. Sprevodnik ali strojevodja ne določi koliko časa da bo vozil. Odvisno je od „turnuza“, ki je sestavljen v mejah obstoječih predpisov. On mora voziti le toliko časa, da doseže določene ure, več mu ni treba voziti. —

Toda povedati moram gospodom, ako napravimo „turnuz“, po katerim bi sprevodnik ali strojevodja malo službe opravljal, da bi bil dotični nezadovoljen, ker bi manj zaslužil. Seveda ne sme biti „turnuz“ izdelan tako, da bi 24 ur trpel, ker tega ne prenese nijeden človek. „Turnuz“ se ravna po obstoječih predpisih in fizičnih močeh osobja“.

Mi bomo tu takoj navedli neki „turnuz“ v dokaz, da se prepričamo so li te trditve verojetne ali ne. Na postaji Stadlava železniške družbe državnih železnic je n. pr. tak-le „turnuz“:

Dan	St. vlaka	O d h o d		P r i h o d		Vožnja traja	Počit. iz doma	Počit. doma
		iz	v	v	v			
1.	191	Stadlave ob 7:39	zjutraj	Brno	11:15	ponoči	15:36	
2.	152	Brna „ 7:10	„	Stadlave	9:29	„	11:19	7:55
3.	111	Stadlave „ 8:16	„	Brno	2:11	popoldan	7:44	
4.	192	Brna „ 2:35	ponoči	Stadlava	7:50	zvečer	17:50	11:51
5.	193	Stadlave „ 1:39	popold.	Brno	4:49	zjutraj	15:01	17:49
6.	156	Brna „ 12:23	„	Stadlava	1:18	ponoči	12:55	7:13
7.	Prosto in potem se zopet ponavlja.							

Iz tega je razvidno, da sprevodnik tokom jednega tedna ali 144. ur 83 ur in 25 minut stoji v službi in sicer skoraj 30 ur po noči. Počitka pa ima doma 27 ur 29 minut, na tuji postaji pa 27 ur 56 minut.

On dela tore povprečno 14 ur na dan, ako računimo le ure službenega ređu. Uže to bi bilo preveč. Ali sprevodnik v resnici po mnogo več ur dela, kakor je izkazano v „turnuzu“. On mora biti uže jedno uro pred odhodom vlaka na postaji, da pregleda, je li vse v redu ali ne. Po prihodu vlaka pa zopet porabi pol ure, predno izroči vlak na postaji. Vsled tega se pomnoži delo tekom tedna na 92 ur, torej 15½ ure na dan. Polovico svojega prostega časa preživi v tujih postajah, ter spi v sprevodniški kasarni ali gostilni, kar mu gotovo prouzročeva zdatno gmotno škodo. Tekom jednega tedna je komaj 20 ur doma pri svoji družini, in še te večinoma po noči.

Na ta način odteza železniška služba služabnika človeškim dolžnostim

In to velja le toliko časa, dokler je redni „turnuz“ v veljavi. Udomačilo se je na vseh železnicah, na katerih je promet živahen, da se urinejo po potrebsčini neredni vlaki. O čemur priča „turnuz“

postaje Klosterška gomila (Klostergrab), ki je pod nadzorništvom c. kr. obr. ravnateljstva v Pragi. (I. slika.)

Iz ste slike lahko posnamemo, da sprevodniki opravljajo prvi dan 16, drugi 11, tretji  $18\frac{1}{2}$  in četrti 13 ur službe in t. d. Tekom 12. dni 161 ur. t. j.  $13\frac{1}{2}$  ure na dan. Ako še vračunimo  $27\frac{1}{2}$  ur službe zavoljo izrednih vlakov, tedaj opravljajo tekom 12 dni  $188\frac{1}{2}$  ure službo — na dan  $15\frac{1}{2}$  ure, ne da bi uračunili ure čakanja, z katerimi delajo 17 ur na dan.

Ako bi bilo dovoljeno spati služabnikom v prostem času, bi ne bile nevarnosti odstranjene, ki so povzročene vsled izkoriščanja človeške delavne moči do skrajnosti, ampak bi se le nekoliko omejile. Ali tudi spanje se ne privoščijo služabnikom. Zato uže skrbi § 25 službovnik (c. kr. državnik železnic), ki se glasi tako-le: „Vsi služabniki morajo posvetiti vse svoje moči službi in delu, ki se jim naloži, ter niso primorani delati le v določenih urah, temveč tudi še poleg teh. Ako jim predstojnik odkaže kako drugo delo, ki jim ne pripada, so dolžni opraviti ga, ne da bi zahtevali za to kako posebno plačilo“.

Mi se bomo pozneje prepričali, kako ojstro izrabljajo postajni načelniki ta paragraf. Ta ukaz, ki zapoveduje služabniku opravljati tudi druga dela mu požre ves prosti čas o čemur določeno priča „turnuz“ iz Belske (Bielitz) (II. slika).

Po normalnem „turnuzu“ bi delali le 15 ur na dan. Pred in za nedeljami in prazniki pa stopi abnormalni „turnuz“ v veljavo, razni vlaki naloženi z živino steklenicami, mesom ali pa prazni vozovi iz Belske, rezervna služba in t. d. Vsled tega se poviša služba povprečno na 20 ur v omenjenih dneh, dostikrat pa še na 24 in 40 ur. Za temi sledi kratek odlok, potem pa zopet 18 do 20 urna služba (Gosp. pl. Bilinski je toraj govoril neresnico).

Se manj prosti so pa strojevodji. V njihovem „turnuzu“ je všteta le normalna večnja, ne da bi se jemalo v poštev premikanje ali predpreganje na klanec. To dokazuje določno „turnuz“ strojevodjev v Taboru.

Prvi dan: Z mešanim vlakom št. 2152 iz Tabora ob 5. uri 31 minut zjutraj, prihod v zgornjih Cerekvah ob 9 uri 22 minut zjutraj. Lokomotivo se takoj obrne, ter ima vlak št. 2052 iz zgornjih Cerekvah v Veseli. Za to delo se sme uporabiti le 13 minut, ker je odhod vlaka št. 2052 že ob 9. uri in 52 minut. Prihod v Veselih je ob 12. uri 55 minut popoldan. V Veselih strojevodja najprvo premika in potem še le pelje lokomotivo v kurilnico, kar do štirih popoldan traja, potem še le ima dve uri počitka. Ob 6. uri zvečer mora biti pripravljena lokomotiva za osebni vlak št. 2017, ki ima od spredaj in zadej tovarne vozove. Odhod vlaka št. 2017 iz Veselih je ob 7. uri 40 minut zvečer, prihod v zgornje Cerekve pa ob 10. uri 51 minut ponoči. Vlak dospje malokaterikrat pravočasno, ker mora premikati

I.

U r e

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
1. dan																									
2. »																									
3. »																									
4. »																									
5. »																									
6. »																									
7. »																									
8. »																									
9. »																									
10. »																									
11. »																									
12. »																									

Črne črto pomenjajo službene ure rednih vlakov, tam kjer so pike, so službene ure izrednih vlakov, bele črte pa označujejo prosti čas.

## II. Službeni red 7 oddelkov á 1 mož za prtljago in tovore.

Uro tekom jednega dneva.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1. dan																								
2. >																								
3. >																								
4. >																								
5. >																								
6. >																								
7. >																								

██████████ pomenja službo.

██████████ pomenja pro-ti čas.

Služba v prostem času in rezerva.

V l a k	1353	1362	1335	1464	1351	1366	1361
	odh. prih.	odh. prih.	odh. prih.	odh. prih.	odh. prih.	odh. prih.	odh. prih.
	7:45   8:02	8:07   8:32	2:54   3:11	3:16   3:41	6:40   7:45	8:48   9:36	5:29   6:05

V l a k	1334	2351	2878	2377	2352	2284	2239
	odh. prih.	odh. prih.	odh. prih.	odh. prih.	odh. prih.	odh. prih.	odh. prih.
	6:10   6:23	6:45   7:40	8:07   9:03	3:40   4:29	4:50   5:50	7:40   8:13	8:05   9:28

██████████ Odnod in prilhod v zadnjo postajo.

Pomenja noč od 5. ure 59 minut popoldan do 5. ure 59 minut zjutraj.

Pomenja dan od 6. ure zjutraj do 6. ure zvečer.

na vsaki pastaji. V zgornjih Cerekvah se očisti lokomotiva potem se premika in da osebnemu vlaku št. 2114 vozove. — Odhod iz zgornjih Cerekev ob 11. uri 6 minut po noči, prihod v Jiglavo (Iglau) ob 12. uri 8 minut po polnoči. Tu se zopet premika, za kar se dostikrat dve uri potrebuje.

Drugi dan: Ob petih zjutraj je uže strojno osebje na nogah. Ob 6. uri 7 minut je odhod iz Iglave, c. kr. državni kolodvor, prihod v Iglavo, avstrijskim severo zapadnem kolodvoru ob 6. uri 12 minut. Tu postavi zopet dva vlaka skupaj in potem se odpelje z vlakom št. 2113 iz Iglave v Tabor. Odhod iz Iglave ob 8. uri 10 minut zjutraj, prihod v Tabor ob 12. uri 12 minut popoldan. To je jedna vožnja. Mnogokrat se pa pripeti, da se lokomotiva obrne, in ob 6. uri zvečer mora strojevodja zopet spremiti vlak št. 2052.

Tretji dan: Lokomotiva se opere, in male popravki se zvrše, kar dopoldan traja. Ob 4. uri 50 minut pa mora stati lokomotiva na 14 tiru za vlak št. 2117. Odhod iz Tabora ob 5. uri 55 minut popoldan, prihod v Ražicah ob 8. uri 38 minut zvečer. Tu se zopet do odhoda lokalnega vlaka št. 2126 premika, in potem se ga pelje v Pizek. Odhod iz Ražič ob 9. uri 10 minut zvečer, prihod v Pizeku ob 9. uri 26 minut zvečer. Tu se zopet premika do odhoda vlaka št. 227. Odhod iz Pizeka ob 10. uri 15 minut, prihod v Ražičeh ob 10. uri 31 minut po noči. Predno opravi strojno osebje vsa dela, uže mine 11. ura po noči.

Četrti dan: Ob 5. uri zjutraj se prične premikanje vozov in potem pelje osebni vlak št. 2120 v Tabor. Odhod iz Ražič ob 7. uri 51 minut, prihod v Taboru ob 9. uri 52 minut zjutraj. Ako je treba tovornemu vlaku št. 2171 iz zgornjih Cerkev v Tabor prepreči v klanec, onda mora storiti to osebje vlaka št. 2120 in pride vsled tega še le ob 7. uri zvečer v Tabor nazaj. Delo pri lokomotivi trpi potem še do 9. ure po noči.

Peti dan: Ob 2. uri zjutraj se mora uže zapustiti posteljo: odhod iz Tabora ob 4. uri 10 minut; prihod v Ražicah ob 7. uri zjutraj. Tu se zopet premika, kar dostikrat traja do 10. ure dopoldan. Ob 12. uri se zopet začne premikanje, ter traja do odhoda vlaka št. 2114. Odhod iz Ražič ob 1. uri 59 minut, prihod v Taboru ob 5. uri 17 minut popoldan. Tu se zopet premika in predno je delo kočano, odbije 8. uro.

Šesti dan: Ob dveh in 30 minut zjutraj je treba vstati, kajti ob 4. uri in 30 minut mora stati uže lokomotiva na četrtem tiru. Odhod vlaka št. 218 iz Tabora ob 5. uri in 30 minut, prihod v Veselih ob 6. uri in 16 minut zjutraj. Tu se zopet lokomotiva obrne. Odhod vlaka št. 2053 ob 7. uri 8 minut, prihod v zgornjih Cerekvah ob 10. uri 25 minut dopoldan. Tu se zopet premika do 12. ure in 4 minut popoldan. Odhod iz zgornjih Cerekev ob 12. uri in 4 minut, prihod v Veselih ob 3. uri in 38 minut po-

poldan. Odhod vlaka št. 279 iz Vesel ob 4. uri in 10 minut, prihod v Taboru ob 5. uri in 22 minut popoldan. Ob 7. uri in 30 minut je končano delo, ako se pa premika, se porabi več časa.

Sedmi dan: Odhod tovornega vlaka št. 2172 ob 8. uri in 40 minut zjutraj, prihod v Iglavi ob 4. uri in 35 minut popoldan. Ob 6. uri zvečer je delo končano.

Osmi dan: Odhod iz Iglave ob 9. uri 40 minut zjutraj, prihod v Taboru ob 6. uri 30 minut zvečer. Ob 9. uri 30 minut zvečer odhodi mešanega vlaka iz Tabora v Stupčice, ob 12 uri in tri minute po noči se zopet vrne iz Stupčič v Tabor. Ob 1 uri po noči je delo končano. Tu se dela tekom osmih dni 90—130 ur. Abnormalno delo pomnoži službo normalnega „turnuza“ za 44<sup>1</sup>/<sub>2</sub> odstotkov.

Še mnogo napornejše delajo strojevodje v Libercih, ki vozijo z lokomotivami IV. serije. Strojvodje in kurilci, ki vozijo s temi lokomotivami, imajo tekom 96 ur — 70 ur službe, 26 ur pa počitka. Tekom četirih dni imajo prvokrat 24 ur, drugič malo več, nego 24 ur, tretjič pa 17 ur službe.

24 ur? Ali ne dokazuje to, da se železniška upravništva igrajo z človeškim življenjem. — Pa vendar ni nič izvrednega na železnicah 24urna služba. Pri postajnih služabnikih je redno vpeljana, ki so potem le teoretično 24 ur prosti. Železniška upravništva nočejo le zbog štedljivosti vpeljati 12 urno službo in 12 urni počitek. Toda na mnogih postajah človekoljubne južne železnice se dela še po več, nego 24 ur. O čemur priča „turnuz“ postaj Postojna (III. slika) Divača in Sv. Peter na Krasu.

Tu se redno ponavlja za 36 urnim delavnikom 12 ur počitka.

Ali to niso le posamezni slučaji. Na Zidanem mostu delajo magacinski delavci jedenkrat 24, drugikrat pa 36 ur, ter nimajo nikdar več nego 12 ur počitka; vratar v Postojni, ki je objednem paznik v skladnišču, ima vsaki dan 17 ur službe in 7 ur počitka; delavci, ki nakladajo ladje v Ustji nad Labo, delajo 18—19 ur na dan, počitka pa imajo le 6—5 ur. Ti trpini spe vsaki dan komaj 3—4 ure. V Ceski Lipi delajo magacinski delavci 19—23 ur, potem pa imajo 11—7 ur počitka. Za to mučno in trudapolno delo jim plačuje češka severna železnica 85 kr. na dan. V Libercih (južno severno nemško zavezna železnica) je mnogo kurilcev, ki so v 51 urah le 6 ur prosti. V Lipnici (južna železnica) je magacinski delavec Miha Falland tekom 60 ur le 12 ur prost. V Skalici — Boškovici (družba državnih železnic) dela jeden del magacinskih delavcev **neprenehoma 60 ur.\***

\*) V Boskovici se sploh gode lepe reči. Dne 12. decembra l. 1895 bi bila kmalu na tej postaji trčila dva vlaka skupaj, ker so stala premikala napačno. Čuvaja so takoj obtožili. Dotični opravlja 36 urno službo, in za to sledi 12 urni počitek.

Čuvajo na progi imajo večinoma 18 ur službe in 9 ur počitka. Ali večinoma brezvestni predstojniki pomnože število službenih ur na 19, 20, 21 in t. d. V Tremošni dela čuvaj 24 ur, potem pa ima 6 ur počitka.

Gospod Bilinski! smo morda lagali, ko smo trdili, da se železniško osebje izkorišča do skrajne meje? Ali istinito ne dela služabnik dlje časa, kakor je v „turnuzu“ zapisano? Ali je delavni čas v resnici primeroma fizičnim močem železniškega osebja razdeljen.

Z omenjenim pa še ni končano izkoriščanje železničarjev. V službovniku je tudi preskrbljeno za nedeljski počitek. Ali le na papirju! Vsakdo ve, ki pozna le količkaj obratne razmere, da je ob nedeljah promet najboljživahen. Železniško upravnistvo bi bilo primorano sprejeti več osebja v službo, ako bi hotelo železničarjem vsako drugo nedeljo privoščiti počitek. Toda lakomnost železniških upravniskih svetnikov ne dopušča tega in nedeljski počitek, kakor smo uže omenili, ostane le na papirju. Ako se je železniškemu osebju to ali kako drugo nedeljo zagotovil nedeljski počitek, onda gotovo vozijo izredni vlaki, in proč je nedeljski počitek.

§ 25 službene pragmatike pa zahteva, da železničarji opravljajo tudi taisti dan, službo, ki je odmenjen za počitek, ne da bi ugovarjali. Klasični prizor o nedeljskem počitku se nam nudi na postaji Tremošna. Pred dvema leti se je čuvajem dovolil od 6—9 zjutraj nedeljski počitek, ker v tem času ni bilo nikakoršnega vlaka. Na papirju imajo še dandanes čuvaji ta počitek. Ker je železniški promet na tej progi živahnejši postal, so primorani opravljati službo tudi tekom teh treh ur.

Ako kedo misli, da čuvaj lahko počitek tako vporabi, kakor hoče, se moti. Obratno ravnateljstvo v Inomostu je izdalo ta-le ukaz:

O k r o ž n i c a š t. 4 7 0.

(Ostaja čuvajev na domu; vsem c. kr. železnico vzdržajočim oddelkom).

Mnogo čuvajev rabi čas, ki je počitku, oziroma nadomeščanju zgubljenega ponočnega počitka, namenjen raznim izletom v bližnje postaje. Ker prememba v službi na ta način ne spolnuje namen, oziroma, da interes varnosti pri prometu zahteva, da ne le čuvaj, temveč tudi njegov namestnik ostane doma, zatoraj sem primoran, sklicujoč se na § 26 službovnika ukazati, da ne smeta čuvaj in njegov namestnik „brez dopusta“ zapustiti njiju okraj ali okolico.

C. kr. železnico vzdržajočim oddelkom se ukazuje, paziti najstrožje na spolnjevanje tega ukaza, ter prestopke v svojem lastnem področju obravnavati in če se ponove, jih pa nam objaviti.

I n o m o s t, dne 16. oktobra.

. Obratni ravnatelj: D r a h t s c h m i d t.



### IV. „Turnuz“ treh magacinskih delavcev.

		D o p o l d a n												P o p o l d a n											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. dan		[redacted]												[redacted]											
2. »		[redacted]												[redacted]											
3. »		[redacted]												[redacted]											

[redacted] Po »turnuzu« določeni delavni čas ..... delavni čas izvan turnuza ..... prosto.  
 Torj 27 + 5 + 16 (+ 2) = 50 ur delavnega časa in 22 počitka v treh dneh.

V Divčji in Sv. Petru na Krasu imajo četrje magacinski delavci tak-le turnuz :

		D o p o l d a n												P o p o l d a n											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. dan		[redacted]												[redacted]											
2. »		[redacted]												[redacted]											
3. »		[redacted]												[redacted]											
4. »		[redacted]												[redacted]											

[redacted] Delo [redacted] | - | prosti čas.

Ni čudo! Saj živimo v veku novodobne sužnosti. Železniško upravništvo kupuje ravno tako sužnje, kakor so jih nekdaj kupovali stari Rimljani. In zavoljo tega si privlastuje pravico, gospodariti z njegovim počitkom. On ne sme užiti nobenega veselja, temveč se mora odpočiti, da drugi dan se čilimi močmi zopet robota izrabljevalski kliki, ki izprčava iz njegove delavne moči dobiček. Vsaka ura počitka, ki si jo privoščijo je tatvina na dohodkih podjetnikov. Tako uče dandanašnji farizeji in zagovorniki družabnega reda.

Ta peklenska lakomnost železniških upravništev se uže lahko opazuje pri vpeljavi izvenrednih vlakov. Na progah, na katerih je promet živahen se izvenredni vlaki redoma ponavljajo. Zakaj ne nadomesti železniško upravništvo izvenredne vlake z rednimi? Ker bi moralo pomnožiti železniško osebje, tako pa primora osebje tudi pri izven „turnuza“ stoječih vlakih opravljati službo. Ta kluka pomnoži dobiček la račun delavne moči železniškega osebja.

Pa to še ni vse! Podaljšanje delavnika je povod, da marsikateri postajni načelnik z najbolj umazanimi sredstvi goljufa osebje. Tu sem prištevamo zamude, za katere ne dobi osebje niti beliča. Zamuda se ne izplača, toda postajni načelnik je prihrani! lepo svoto novcev, ter dobi za to mastne tantéme. Železniško osebje, ki je v potu svojega obraza po več ur robotalo, pa ne dobi nič. To je posledica § 25.

Dolg delavni čas uže pri lahkem delu škoduje zdravju. Koliko še le škodujejo železničarjem pri tako napornem delu. Strojvodja mora ves čas med vožnjo napenjati svoje čute do skrajnosti, na vsako malenkost paziti, in pri vsaki preteči nevarnosti takoj pravo ukreniti; sprevodnik mora po zimi in poleti, v vročini in mrazu med vožnjo plaziti se od voza do voza, pregledavati vozne listke, natezati zaviralo, ter po večkrat splezati na svoj sedež in zopet doli; čuvaj mora vsaki dan prehoditi svoj okraj, ki meri po več kilometrov, natezati vijake, puliti travo, ter pri vsakem vremu po noči in po dnevu, slabo oblečen paziti na vsako nevarnost: premikač mora riniti težke vozove in zapenjati jih med vožnjo, on vaga stokrat svoje življenje vsaki dan in t. d. Le sebičnim in brezsrčnim kapitalistom je mogoče ljudi tako izkoriščati, kakor smo tu povedali.

Železniška upravništva se vedno izgovarjajo, da promet ne dopušča, da bi se upeljal omejen delavni čas. A vendar je v mnogih državah upeljan maksimalni delavni čas. V Švici je zakonitim potom dolečeno od 27. junija l. 1890, 12 urni delavnik, 52 dni v letu počitku, in med temi mora biti najmanj 17 nedelj. odprava tovornih vlakov ob nedeljah, kazni za podjetnike.

V Belgiji je delavski minister leta 1891 potem ukaza upeljal 12 urni delavnik in nedeljski počitek. Sedaj je zbornici predložen načrt s obsežnejšimi reformami.

Na Francoskem je uže od l. 1848 zakonitim potom vpeljan 12 urni delavnik, toda železniška upravištva so se bore malo brigala zanj. Ministra javnih del Viette in Jonnart sta izdala ukaz, ki določno omejuje delavni čas: 10 urni delavnik, in sicer tako, da pride na 10 dni 100 ur za delo in 12 urni delavnik kot maksimalni delavnik. Počitek v materinskih postajah mora biti proti počitku v zunanjih postajah kakor 10 : 7. Rezerva se ne vračuni za počitek. Izvenredni vlaki ne smejo prekoračiti meje tega ukaza.

Na Angleškem je skušal dne 27. julija l. 1893 nekdanji trgovinski minister potom ukaza omejiti delavni čas. Ali pomagalo ni nič. Leta 1895 je bilo 156 pritožb uloženih proti železniškim upravništvom, ker so kršila ta ukaz. Nasprotno je pa mnogo železnic omejilo delavni čas. n. pr. Glasgow South Nesteru Co je določila 74 do 84 ur na teden za delo; Belfast Railway Co. pa 10 ur na dan. Na zbornico je bila uložena prošnja, da se določi na teden 48 ur za delo. Za sprevodnike se je upeljal 12 urni delavnik. Mnogo sprevodnikov se ga je branilo, ker so bili vsled sistema premij zepeljani.

V Nemčiji delajo čuvaji 13 ur po noči, 14 po dnevu. Strojevedji, kuilci in sprevodniki pa delajo povprečno 11 ur na dan. Za počitek se jim ne sme manj kot 8 ali 10 ur odločiti. Potom misterskega ukaza je promet za tovrne vlake ob nedeljah prepovedan, izvzete so le nekatere države.

Na Holandskem je postavno določen minimalni počitek 8. do 10. ur.

Nedeljski počitek v inozemskih državah je tako urejen, da tovorni vlaki izvzemši živež dovažujočih izostanejo, sprevodnikom pa, ki vozijo z osebnimj in brzovlaki je pa po „turnuzu“ zagotovljen počitek

Ako se hoče odpraviti na železnicah to brezvestno izkoriščanje, je treba najprvo odpraviti sistem premij in pomnožiti železniško osobje. Seveda doni izkoriščevalcem neprijetno po ušesih, ali mi jih zagotovljamo, da se bo to zgodilo, kljub vsem oviram.

Kolika nevarnost preti železniškemu osobju in popotnikom, bomo povedali v nastopnjem poglavju.

#### **4. Nevarnosti, katere prete služabnikom v železniški službi. Varnost pri prometu.**

Kedor dela predolgo, ta ne živi dolgo. Da je ta stavek popolnoma resničen, to pripoznavajo sedaj že vsi ljudje. Zato je pa tudi že država začela podpirati napore delavcev, da se jim skrajša delavni čas, in to tembolj, ker so sprevideli uže tudi podjetniki sami, da dela delavec mnogo bolje, ako se ma skrajša delavnik.

in da imajo oni sami pri tem dobiček, ker boljše blago tudi za višjo ceno lahko razpečajo.

Za železničarje velja pa zgoraj navedeni stavek še posebno, kajti oni ne uničujejo si le s trudapolnim delom svoje življenje, ampak izpostavljeni so še mnogim drugim nezgodam, katere jim lahko takoj prestrižejo nit življenja.

Radi vseh teh vzrokov dosežejo pa tudi železničarji povprečno starost le 35 let. Da je temu vzrok predolgi delavnik, razvidimo iz poročila profesorja Hirta, kateri je dokazal, da žive železničarji, kateri morajo dnevno 20 milj daleč voziti vlak, povprečno le 35·5 let, oni pa, kateri vozijo dnevno le 15·3 milj, žive povprečno 39·7 let.

Isti profesor Hirt hotel se jedenkrat prepričati o trudih in naporih, katerim sta izpostavljena strojevodja in kurjač, ter se je peljal radi tega na samem stroju. O svojem poskusu proča sledeče: V prvih dvajsetih minutah vplivajo le sunki stroja neprijetno na človeka, ali čez nekaj časa opazi se, da bije žila hitreje in da človek tudi hitreje diha. Ako je bila žila pred vožnjo 75krat ali 80 krat, tedaj bije mej vožnjo 80krat do 90krat v minuti. S časom začutijo se tudi bolečine v kolnih, in sploh v dolenjih delih noge: in ako se vozi človek jedno ali dve uri, pelasti se ga čutna utrujenost in žeja: mnogokrat obidejo ga tudi različne slabosti, katere pa s časom prenehajo. Ako se vozi dalje časa (7—10 milj) in se vlak potem ustavi, tedaj se mu v prvem trenutku v glavi zavrti in se mora radi tega hitro česa poprijeti, zraven muči ga pa še šumenje v ušesih. Ako se vozi 7½ ur na stroju, tedaj je človek bolj utrujen, kakor pa če bi se vozil 24 ur v kupeju. Pomisliti se pa mora, da niso samo te telesne nezgode, katere uplivajo na strojevodja in kurjača, ampak da morata zraven napeti še vse svoje duševne sile, da zaprečita različne nevarnosti, katere prete vlaku. Vodja paziti mora bistrim okom na železniški tir, da zapazi takoj vsako, količkaj sumljivo stvar: ako vozi pa po noči, paziti mora zopet na različna znamenja, kajti vsaka pogrška v tej stvari, bila bi lahko osodepolna za celi vlak. Pa še veliko drugih težkoč je, katere uplivajo neugodno na strojevodja in na kurjača; omenimo naj le različne difference temperature, katerim sta obadva izpostavljena.

Profesor Hirt sestavil je tedaj sledeče okolnosti, katere vplivajo škodljivo na strojevodja in kurjača.

1. Potres, kterega provzročuje gibanje stroja.
2. Neprestani napor vida in posluha.
3. Ostra značna struja.
4. Neprestano stajanje.
5. Prememba temperature.

6. Prah.

7. Strupeni plini.

Ako se tedaj pojavi uže po sedemurni vožnji pri potujočem personalu tako velika utrujenost. koliko večja pojaviti se mora še le pri delu, ako traja mnogo več ur; potem pač ne bi bilo čudno. ako bi pregledal utrujeni strojevodja kako nepravilnost na tiru. Velika vlakova hitrost poviša le še nevarnost železničarjev. Zato se pa zgodi pri železnicah tudi prav mnogo in velikih nezgod, kakor nam dokazuje Tourdova statistika.

Na Francoskem ponesrečilo se je pri železnicah 16.807 ljudij in od teh bilo jih je:

	Mrtvih	Ranjenih	Skupaj
Popotnikov . . . . .	324	2508	2832 = 78 %
Železničarjev . . . . .	2154	9754	11908
Drugih . . . . .	991	1076	2067
			<hr/> 16807

Železničarjev ponesrečilo se je tedaj 78% od vseh ponesrečencev. tedaj petkrat več, kakor pa drugih ljudij.

Tourd sestavil je pa še drugo statistiko. katera nam kaže, koliko železničarjev se ponesreči v posameznih slučajih. in sicer:

	Mrtvih	Ranjenih
a) Pri čiščenju in vezanju strojev, pri nalaganju in izlaganju . . . . .	46	196
b) Kadar skakajo na ali raz strojev . . . . .	4	21
c) Kadar se stroj na jarku obrača . . . . .	11	2
d) Povoženih . . . . .	11	167
e) Med vožnjo jih je padlo raz vlaka . . . . .	12	49
f) Kadar pridejo mej kolesa . . . . .	29	60
g) Pri nadzorovanju kart za vožnjo . . . . .	1	3

V Avstriji se seveda skrbno zakrivajo slučaji boleznij in nesreč pri železnicah. in posebno še na to pazi, da ne nadzorujejo delavci delovanje blagajn. Iz poročila delovanja bolnišne blagajne katero je dalo na svitlo vodstvo c. kr. državnih železnic. se čisto nič ne razvidi. Le v poročilu oskrbnništva navedeno je jako površno sledeče: Leta 1895 bilo je zavarovanih 22071 ljudij. in mej temi ponesrečilo se jih je 446. katero število tedaj mnogo presega število ponesrečencev pri drugih prometih. Leta 1893 ponesrečilo je pri c. kr. državnih železnicah mej 21623 ljudij 380; število nesreč se tedaj ne manjša, ampak raste.

Pa ako kedo dolgo vozi, ni izpostavljen samo tem običajnim nevarnostim. ampak s časom vniči se njegov celi organizem. Pri- kazujejo se različne bolezni možganov. vid in sluh postajata slabša in raznovrstne bolezni mozga se pojavljajo.

Ni dvoma, da bi se prišlo mnogim tem nesrečam v okom, ako bi se zboljšala tehnika vožnje. V tem oziru se je uže nekaj storilo: tako n. pr. bode konduktar varnej pri vlakih, na katerih bode šel lahko iz jednega voza v drugi, ne da bi mu bilo treba preje stopiti iz njega in po različnih deskah podati se še le v drugi; posebno so pa tako zvane „inštrukcije“ pripravne, da zaprečijo marsikatero nesrečo.

Ali „inštrukcije“ same ne pomagajo nič, treba je paziti, da se tuli izvajajo. S tem dotaknili smo se najžalostnejše točke pri železnicah. Kakor se ne izpolnjujejo predpisi za vožni čas, isto tako malo se ozira tudi na predpise, kateri obstoje za varnost služabnikov. Jedna najmenitnejših točk je ta, da se vozovi ne smejo preje zvezati, dokler se vlak popolnoma ne vstavi. Ravna se pa navadno vedno nasprotno. Ker primanjkuje delavcev, in bi bilo nemogoče samo s temi celo delo v predpisanim času opraviti, zato silijo uradniki delavce k hitrosti: ti skačejo mej vozove, ko se še premikajo, ter postanejo večkrat žrtve svojega težavnega poklica, ako se jim le malo spodrsne noga, kar se pač jako lahko zgodi. Tako se je ponesrečil 5. oktobra pomožni delavec Josip Fladung na tovornem dunajskem kolodvoru zapadne železnice, ker ni hotel, da bi mu uradnik predbacival lenobo in počasnost in je zvezaval hitro vozove, dasiravno so se še premikali. Posledica tega je bila, da mu je vlak odtrgal desno nogo, levo pa zdrobil. Na ravno tak način izgubil je svoje življenje na južnem kolodvoru naš vrli sodrug Beringer. Ako tudi je prepovedano, da se ne sme zagnati jeden del vozov, kateri ni zvezan s strojem proti jednemu vozu, kateri stoji na samem, zgodilo se je vendar to na južnem kolodvoru, da bi se le prihranilo malo časa.

Beringer skočil je hitro mej stoječe in bližajoče se vozove, kateri so ga porušili na tla in prevozili tako nesrečno, da so se siromaku prikazala takoj čreva. Devet ur pozneje umrl je, preklinjajoč še v zadnjem trenutku izkoriščevalni sistem pri železnicah.

Železnične uprave skrbe le za to, da se razdele kolikor mogoče visoke dividende, in radi tega ne nastavijo nikdar zadostnega števila služabnikov. Ker se za to ni zmenilo niti generalno nadzorstvo avstrijskih železnic, sklenili so dne 10. majnika 1895 vsi služabniki južne železnice, da bodo opravljali svoje službe le tako, kakor je predpisano v „inštrukcijah“. Posledica tega je bila, da so imeli tovorni vlaki večurne zamude, in da je promet skoraj popolnoma prenehal. Pred kratkim časom inšpiciral pa je generalni nadzornik, vitez pl. Eisenbach promet in je našel vse v redu, samo jeden plakat ni bil po njegovem mnenju nabit na pravem mestu. In ta gospod je nadzornik južne železnice!

Jeden drugi predpis zapoveduje, da se smejo vporabljeni za

premikanje voz le izvežbani služabniki: neizvežbani morajo pa opravljati to delo pod nadzorstvom starejih. Vender je načelnik postaje Jägerndorf. Gismann zapovedal služabniku Englischu, kateri je bil še le 14 dni v službi, da naj ob 9 uri zvečer premika vozove, dasiravno ni preskrbel potrebnega nadzorstva. In res je bil Englisch prevožen.

Največ nesreč železničarjev zakrivi pa vender le predolgi delavnik. Kako izmučen, izdelan mora biti služabnik, kateri 24. 25. 26. ja celo 30 ur neprenehoma premikava vozove! Toda, kedo se briga za življenje železničarja? Ako jeden umre, takoj jih je sto tukaj, kateri ga nadomestijo, in požrešni žep izkoriščevalcev ni pri tem vender nič zgubil.

Iz mej mnogih slučajev, kateri jasno pričajo o brezbriznosti za železničarjevo življenje, navedemo naj le jednega. Pomožni zavirač Josip Kosnač, bil je radi predolgega dela utrujen, in vender je moral še jeden vlak na dunajskem kolodvoru zapadne železnice, nazaj premikati. Ker je bil popolnoma onemogel, padel je raz zaviralu. „Obe nogi bile ste mu popolnoma razdrobljeni in ko je  $\frac{3}{4}$  ure trpel grozovite bolečine, umrl je v Elizabetini bolnišnici. Ali štacijsko vodstvo ni smatralo potrebnim. — najbože se je balo prevelikih stročkov — da se kosti in meso, katero se jih je še držalo, odstranijo iz mesta na katerem je vse to ležalo. Še le nesrečna žena vbitega, morala je priti tja, in dasiravno je bila noseča, morala je sama pobrati raz tira telesne ostanke svojega moža, in jih nesti v Elizabetino bolnico!“\*

Razume se, da take razmere, jako povišajo nevarnost celega prometa in da bi znalo potujoče občinstvo, v kaki nevarnosti je vedno, in to le radi preobloženja služabnikov, se gotovo ne bi upal nihče več peljati na železnici. Poznamo jednega uradnika južne železnice, kateri nam je zatrjeval, da se ne upa voziti ponoči na južni železnici. In temu se pač ni čuditi; kako hoče vender pazno izvrševati svoj posel v zadnjem trenutku čuvaj, kateri opravlja službo na progi, ali pa pri bloknem aparatu, ako traje njegov delavnik 18—23 ur? Kako naj zadostite strojevodja in kurjač svoji nalogi, ako mora stati 30, ali pa še več ur na stroju? In zraven opuste se še vse varstvene naprave, in to le radi varčnosti, katera se pa nikakor ne zamore opravičiti. Da nam ne bode kedo predbacival, da stvari pretiravamo, ali da poročamo napačno o njih, opozarjamo le na nesrečo, katera se je pripetila 3. junija 1895 v Tabor-u. Strojvodja Baar nastopil je svojo službo ob  $\frac{1}{2}$  3 uri zjutraj, dasiravno se ni počutil dobro; taisti se pa vender ni upal javiti bolnim, ker se je bal jeze vodje kurilnice, kateri

---

\* Po besedi prevedeno iz nekonziskovane St. 28 »Eisenbahner«: tudi se ni poslal temu listu nikaki popravek.

je proti svojim podložnim jako surov in oduren. Na znamenje sprevodnika, spustil je vlak št. 2125 po tiru III: ali v tem trenutku pridrdral je tudi vlak št. 211 po tiru I. Ta dva tira sta kakih 400 metrov pararelna, potem se pa spaja tir I v tir III, na tem mestu je premikalo, katero ni zaznamovano v načrtu situacije, in katero se je napravilo le radi varčnosti. Strojevodja si vendar ni mogel misliti, da bode službo opravljajoči prometni uradnik spustil objednem z vlakom št. 2125, tudi vlak št. 211, kateri vozi nekaj časa po istem tiru, kakor prvi. Baar moral bi tedaj svoj vlak zadržati, da s tem zakrije nemarnost prometnega uradnika. Strojevodja tudi ni zamogel dobro videti, ker ga je na tem zaviralo izpuščanje kondenzirane vode iz cilindrov: zapazil je tedaj prepozno, da se vozi vlak št. 211 njemu nasproti. Zapiskal je sicer trikrat, uporabil parno zaviralo in spustil par v parne cilindre od nasprotne strani; ali vse to ni pomagalo, vlaka trčile sta skupaj. Na tej progi ni tudi nikakih kontrolnih čuvajev, kateri bi pregledavali premikala: najbrže zopet radi varčnosti. Predpisi zahtevajo tudi, da kadar odide jeden vlak, mora preteči deset minut, predno odide zopet drugi vlak; in vendar določen je na tej štaciji čas za odhod vlaka št. 211, ob 4. uri 6', in čas za odhod vlaka št. 2125, ob 4. uri 10'. Razume se, da vse to le radi varčnosti. Sploh se imenuje vlak, čegar vlakova vrvica je napoljana le do prvega zaviračevega sedeža, in ako ima več tovornih kakor pa osebnih vozov, osebni vlak, ne pa mešani vlak in mora radi tega tudi hitreji voziti. Mej Wesely-Zgornje-Crkve in Tabor-Ražice ne vozijo sploh nikaki tovorni vlaki, ampak morajo vso težo prevažati le osebni vlaki, ne da bi se pri tem oziralo na predpise radi odstotkov zavirane vlakore teže, in sploh na predpise glede zaviral. S tem ravnanjem prihranijo se štiri tovorni vlaki, plačilo od kilometra pri tovornih vlakih in višje plačilo od ure. Kar se tiče razdelitve dela železničarjev, spregovorili smo o tem uže preje. Baar prevozil je v preteklem mesecu juniju 4638 kilometrov.

Kedo je tedaj kriv nesreče, katere se dogajajo? Gotovo ne strojevodja, ampak le prokleta varčnost, katera pa ni na svojem mestu.

Dne 13. septembra trčila sta dva vlaka skupaj mej postajama Metulje-Opatija in Jurdani: to nesrečo povzročila je uradnikova nepaznost Strojevodja jednega vlaka, zamogel bi mogoče odvrniti še pravočasno to nesrečo; ali kako naj stori to, ako je moral bivati na stroju čez 33 ur! Ali je bilo njegovo stanje po take m naporu, še normalno?

Se veliko drugih nesreč zgodi se le radi predolgega delavnika: ako je človek popolnoma utrujen in izdelan, postane nekako top, ne pazi dosti na nevarnosti, katere mu prete od vseh strani, in zato pripeti se tako mnogokrat, da je ta ali oni železničar povožen



Pač lahko se reče, da življenje železničarja ni nikdar varno, in z njegovim tudi življenje popotnikov. Strast, napolniti si kakor hitro mogoče nenasitljive žepe, zavira popolnoma razvoj železniških naprav, katere bi ne koristile le železničarjem, ampak tudi drugemu občinstvu in celemu prometu. Zato smo pa tudi zaostali v Avstriji v železniških rečeh.

## 5. Pravice železničarjev.

Ne le, da zasludujejo železničarja različne in mnogobrojne nevarnosti, in da mora mnogo dalje časa in veliko težje delati kakor pa drugi delavci, on je zraven še najbolj odvisen od svojih izkoriščevalcev, in njim nasproti popolnoma brezpraven. Stroga vreditev službe, katera se mora izpolnjevati z največjo natančnostjo, uvedla je pri železnicah popolnoma vojaško disciplino. Ta vojaška disciplina pa naredi železničarja sužnjem njegovega predstojnika, in daje poslednjemu vso pravico.

Naša buržoazija, katera je vzgojena v policijskem duhu, si ne more misliti nikake druge discipline, kakor le one, katera se vbije ljudem v glavo s palico. Ona ne more nikakor razumeti, da vlada prava disciplina le med onimi ljudmi, kateri so slobodni in ki opravljajo svojo službo prostovoljno in radostnim srcem. Disciplina je pri nji identična s subordinacijo, s popolnim pokoravanjem, toda ne pokažanjem dolžnosti, ampak osebi predstojnikovi. Radi tega je železničar popolnoma odvisen od svojih višjih in store oni ž njim kar hočejo, tako da postane s časoma popolnoma njihov hlapec. Nauči se biti ponižnim, servilnim ter lizati pete drugih, in to tembolj, ker vidi, da avanzirajo preje servilne kreature. Tudi uradnik, kateri je proti svojim podložnim surov, silovit in despotičen, liže pete svojim višjim kolegom, ker vidi, da zamore na ta način mnogo preje zlesti malo višje.

Na ta način goji se pri železniški službi najnižji servilizem in protekcijsko gospodarstvo, in radi vsega tega se ne smemo čuditi, da se s takim postopanjem izgojajo tudi različni ovaduhi.

Uže službena prisega jasno priča služabniku, kako odvisen je od svojega vodstva: s to prisego ne zaveže se samo, da bode natanko izpolnjeval vse uže obstoječe predpise, ampak tudi še vse druge, kateri se bodo „še le izdali“. Na koncu službenega reda južne železnice je članek, kateri sledeče pravi:

„Vsakdo, kedor vstopi v službo te družbe, zaveže se, da se ne bode pokoraval vsem uže obstoječim predpisom glede služabništva, ampak tudi vsem drugim predpisom, kateri se bodo še pozneje izdali“.

Slične so pa tudi točke, po katerih se služabnik odpusti iz službe. Po § 14 službenega reda južne železnice, zamore družba

odpustiti svoje služabnike. „ne da bi se jim povedali vzroki. zakaj so odpuščeni“; zraven tega ima pa še družba pravico, da odpusti provizorično nastavljenega uradnika in služabnika, „ne da bi jim preje službo odpovedala“, in pri vsem tem nimajo poslednji nikake pravice zahtevati od družbe kakega odškodovanja.

Brezpravnost služabnikov določena je tedaj uže v paragrafih, in vsakteri železničar si lahko sam izvaja vse posledice take odvisnosti.

Prva posledica teh določb je. da se postopa jako surovo s služabniki. Ako jih obsiplje kedo še s tako grdimi in podlimi psovkami. morajo vender le molčati k vsemu temu, in kolikor manj je olikan uradnik, toliko brutalneje postopa napram svojim podložnim. Ako zagreši on kako službeno napako, zavrne jo navadno na ubozega služabnika in ga radi tega še kaznuje. Pa ne samo psovke morajo požirati mirno služabniki, tudi zaušnice, udarci po obrazu so kaj navadne stvari pri železniški službi. V tem oziru znana so posebno imena: Kubik (prometni ravnatelj), Messerklinger (prometnega ravnatelja namestnik), obadva iz Linca, Weber (oficijal) v Leobnu itd.

Marsikateri nižji uradniki. opravljajo razven svoje službe, še kako postransko delo: tako prodajajo nekateri kruh. Svoje podložne pa silijo potem. da kupujejo kruh pri njih, in ako tega ne store, mučijo jih radi tega na različne načine. Da se pa s takim postopanjem pregreše zoper postavo. za to se malo brigajo. Ravno tako ne puste v miru tudi žen svojih podložnih, in jih zasledujejo z različnimi podlimi nameni; ako jih žene kategorično zavrnejo, trpeti morajo za to njih poštenost, njihovi možje. katera potem uradnik prav rafinirano sikanira. Železniški paznik Gold v „Böheimkirchen“ zasledoval je s svojim soraštvom čuvaja B., kateri je služboval uže 26 let. Pri vsaki priliki nalagal je štacijskega načelnika o kakem izmišljenem pregrešku čuvaja. in siromak bil je vselej kaznovan, ne da bi ga bili popreje zaslišali. B. pritožil se je na direkcijo, toda vse je bilo zamanj. Ko se je pa jedenkrat pritožil naravnost pri štacijskem načelniku. odpustili so iz službe njegovega sina, ker je baje preveč bolehal. Seveda, disciplina ne dopusti, da bi se pritožil nižji zoper višjega. Taka „disciplina“ je grob vsake pravice.

Ravno isti čuvaj moral je plačati jedenkrat radi laži istega železniškega paznika kazen 50 kr, in zraven odvzeli so mu še dve premiji v znesku 18 gld.: kaznovan bil je tedaj na izgubo 18 gld., plača njegova znašala je pa mesečno 24 gld.! Da, služabnik delati mora kot živina in zraven molčati!

Kako dobro spojene so vse različne vrste železniške korupcije, svedoči nam najboljše slučaj, kateri se je primeril v „Steyrju“.

Tam hotel je štacijski načelnik Handstanger s svojim vernim slugom Pelikanom natvesti magacinskim delavcem 36 urni delavnik. Ko se je delavec Kaltenböck tej nameri ustavil in rekel, da je kaj tacega nemogoče, odgovoril mu je uradnik Pelikan, da bode že on skrbel, da se odstranijo taki trdoglavi delavci, kakor je preje omenjen. In res, Kaltenböck odpuščen je bil iz službe sredi zime, ne da bi ga bili preje zaslišali. S takimi sredstvi silijo ljudi k nepostavnemu delavniku. Zgodi se tudi večkrat, da višji vedoma pri pisanju protckola izjavijo napačno, da le zavrnejo krivdo od sebe na svojega podložnika.

Ta „disciplina“ kriva je tudi, da se vkoreninjena zla le težko odpravijo. Domišljavemu uradniku pripoveduj kolikor hočeš, vse ti ne pomaga nič; njegov nazor mora prodreti in če je še tako slab in napačen, fajti on misli, da bi se s tem uže rušila disciplina, ako bi obveljal kak nasvet podložnikov, če tudi je dober. Na marsikaterih štacijah, uredilo bi se lahko delo popolnoma redno, če tudi je malo služabnikov, in promet velik. Ali štacijski načelnik razdelil je delo po svojem, in dasiravno pri tej neumestni razdelitvi trpe služabniki po nepotrebem, na moreš ga pregovoriti, da bi razdelil delo pametneje. „Disciplina“, kakoršno jo razumevajo ti gospodje, je pač vedna nasprotnica vsega dobrega in rednega, in ravno tako tudi pameti.

Najgrozovitejše pa vlada ta disciplina v slučajih služabnikove bolezni. Dva tipična slučaja take „barbarske discipline“ primerila sta se v „Steyrju“ in „Braunau-u“. Na prvi štaciji poškodoval se je Sakovič, ko je moral vzdigavati zelo težke stvari. Železniški zdravnik dr. Spängler rekel je pa, da boizen le simulira in mu je še pretil, da ga bodo odpustili iz službe. Na to obrnil se je S. na višjega železniškega zdravnika dr. Rais-a, kateri je pa ravnal ž njim še suroveje, in ko ga je preiskal na jako brutalen način, izjavil se je tudi ta zdravnik, da je S. simulant. Na to zapovedalo je obratno ravnateljstvo v Lincu temu siromaku, da mora zapustiti takoj svoje ležišče, drugače postopalo se bode proti njemu disciplinarnim potom, kajti dokazano jc. da ni v resnici bolan. Kmalo potem prišel je k nevarno obolenemu inšpektor in mu svetoval, da se naj raje lepim načinom uda, ker mu vse to ne bode nič pomagalo, in je pristavil še sledeče: **„Vrjame se le našim železniškim zdravnikom, vam tako ne!“** V rhu tega sumničil ga je še, da je doposlal on časopisu „Eisenbahner“ dopis o delovanju R. pl. Steinerja\*). Hoteli so potem S. premestiti v zapuščeni „Zartlersdorf“, kjer ne bi bil skoraj z nobenimi ljudmi prišel v dotiko. Zakaj je vodstvo nameravalo to, je pač

---

\*) Redakcija tega strokovnega lista izjavila je, da to sumničenje ni opravičeno.

dobro vedelo. Ali po nasvetu dr. Klotz-a podal se je siromak na Dunaj in se dal preiskati na kliniki profesorja Neusser-ja; tu so konstatorali živično bolezen (traumatična neuroza), katera bolezen je nastala vsled poškodbe na štaciji, in da je v tem slučaju simuliranje popolnoma izključeno.

Nekaj sličnega prigodilo se je tudi sprevodniku Pavlu Singerju, kateri je ponesrečil mej vožnjo. Preiskala sta ga dva železniška zdravnik<sup>\*)</sup> in se izjavila, da je sposoben za delo. Šel je na to v dunajsko bolnico, in profesor Benedikt zahteval je, da mora radi svoje bolezni ostati v bolnici. Na to poslal je Singer spričevalo tega profesorja ravnateljstvu v Linc, kot odgovor došlo mu je poročilo, „da je kazenskim potom odpuščen iz službe c. kr. državnih železnic“. Za to „veselo poročilo“, imel se je zahvaliti pri železniškemu zdravniku dr. Reiss-u, kateri je še vedno trdil, da je Singer simulant, ne da bi ga bil še jedenkrat preiskal. Na to je bil dalje časa na kliniki profesorja Benedikta.

Ta dva služabnika bila sta toraj disciplinarno kaznovana, ker so višji uradniki, v tem slučaju železniški zdravniki trdili, da sta simulanta, akoravno so opovrgli to trditev znane medicinske kapacitete. To je pač surovost, katera nas spominja na srednji vek. Da nista bila obadva člana strokovnega društva železniških služabnikov, bi se morda ne bilo postopalo proti njima tako trdò!

„Disciplina“ provzročila je tudi na postaji „Gloggnitz“ nečuvveno surovost. Delavec, kateri se je jako težko poškodoval, moral se je prenesti v bolnico „Dunajsko Novo mesto“ in ker je bila temperatura 6° pod ničlo, zahteval se je za vožnjo — zakurjeni voz, čemur se je pa štacijski načelnik protivil. Ko so ga opozorili na njegovo brezsrčnost in surovost, odgovoril je, da je mislil, poškodovan je železničar! Take pojme o disciplini vbijajo tedaj uradnikom v glavo, in potem ni čuda, da oni mislijo, železničar je živina, s katero se lahko dela kar se hoče.

Pri takih razmerah je tudi razumljivo, da hočejo višji, vsak in tudi manjši poskus večje svobode udušiti nže pri njega porodu. Ta višja gospoda sovraži seveda najbolj socijalno demokracijo, katera skuša narediti iz železničarjev može, prave može, ki naj mislijo prosto in neodvisno ter spoštujejo v samih sebi človeka, in tudi v svojem predstojniku le človeka, ne pa kakega boga. Socijalna demokracija razbistrila bode tudi pri železničarjih pojem dolžnosti, ne pa tako surova „disciplina“, kakoršna vlada sedaj med njimi. Zato pa skušajo z vsemi sredstvi, da bi jo zadušili. Služabnike odpuščajo, premeščajo, po nepotrebem mučijo in kaznujejo, odvezemajo jim dvorane za shode itd. — V „Klostergrab-u“

\*) Mej tema bil je tudi znani dr. Reis iz Linca.

bili so premeščeni vsi služabniki na druga mesta, na štacijo „Hieflau“ pregovorili so gostilničarje, da niso dajali več svojih prostorov za zborovanje železničarjev. Še celo čisto nedolžno veselico hoteli so preprečiti, katera nakana se razvidi iz sledečega odloka, katerega so poslali na načelnštva sledečih štacij: „St. Mihael“, „L. oben“, „Hieflau“, „Amstetten“, „Eisenerz“, „Knittelfeld“, „Vorderberg“ itd. in kateri se glasi doslovno:

„Povsem tajno se Vam naznanja, da se boče vršila dne 4. avgusta t. l. v „Selzthal-u“ ustanovna veselica socijalno-demokratskega strokovnega železniškega društva, h kateri veselici so se zunanji služabniki povabili v njih strokovnih listih. Ako boče tedaj kateri vaših podložnih prosil za ta čas odpust, odbijte mu prošnjo z motivacijo, da to ne dopuščajo službeni oziri, in ne spuščajte se nadalje z njim v nikako razpravljanje!“

Skala.

V tem odloku pozivlja tedaj obratni ravnatelj Skala štacijska načelnštva, da naj z lažjo zagovarjajo nedovoljenje odpustov; kajti oni služabniki, kateri so bili res potrebni v službi, bi itak ne prosili za odpust. Ravno take „službene obzire“ navajali so tudi kot vzrok, ko so prosili delegirani služabniki za odpust, da se zamorejo vdeležiti shoda železničarjev.

Prepoveduje se pa tudi vsaka možka beseda, vsako odkritje nečudenih razmer. Na strokovne liste železničarjev pazi bistrim okom dižavni pravdnik, kateri redko kodaj zamudi priliko zapleniti članke, v katerih se ožigosajo razmere na c. kr. državnih železnicah. V zadnjem času je malo boljše, ker so porotniki navadno oprostili založence, in zato pazijo državni pravdniki, da se ne blamirajo prepogostoma.

Železničar je tedaj v vsakem oziru brezpraven. In ravno v postopanju napram neodvisnim organizacijam, vidi se še le to sramotno pravno stanje železničarjev. Ako izgovori socijalni demokrat besedo „revolucija“, takoj je polno policistov in državnih pravnikov okolu njega, kateri ga tirajo pred sodišče in ga dolže, da hoče sedanji družabni red siloma prevrniti; vsi ti preganjalci vedo pa dobro, da socijalnodemokratski program tega nikjer ne prepoveduje, in da so vsi socijalistični govorniki uže sto in stokrat dokazali, da socijalna demokracija noče prevrata silom doseči, ampak le razsvetljenjem in podukom ljudstva. In ako hočejo socijalni demokratje to točko svojega programa izvrševati in sklicujejo v ta namen ljudske shode, da podučé tam narod o njegovih težnjah, in o pomočkih njegovo stanje zboljšati: ako vstanovljajo strokovna društva in liste, tedaj se jim nasprotuje z različnimi policijskimi šikanami, da bi človek res lahko mislil, da hočejo pripraviti delavce do obupa in jih privedi na pot sile, da bi jih potem toliko ložje vgonobili. Sploh pa potrjuje tolmačenje, da je

namreč železničar suženj, tudi postava. Sužnji v starem in tlačani v srednjem veku, niso bili gospodarji svojega življenja, kajti samomor smatral se je kradežem na posesti gospodarja; on imel je tudi pravico, da dovoli svojim podložnim ženitev ali pa tudi dotično prošnjo odbije, ako je mislil, da bode tlačan preveč zaviran pri delu radi svoje obitelji. Ravno isto določuje glede nižjih uradnikov § 37 službene pragmatike c. kr. državnih železnic. kateri predpisuje sledeče :

„Uradniki, kateri nimajo na leto najmanj 800 gld plače, uradniški aspirantje ali volonterji morajo prositi za dovoljenje ženitve pri generalni direkciji, ali pa pri železniškem obratnem ravnateljstvu“.

V isto kategorijo spada tudi odredba obratnega ravnatelja Drahtschmidt a glede prostega časa čuvajev. kakor tudi določbe, da mora služabnik prositi za dovoljenje pri ravnateljstvu, ako hoče v kaki privatni stvari nastopiti sodnijskim potom.

Pri takih razmerah je pač naravno, da skušajo zvrniti uradniki bodisi višji ali nižji pri železničnih nezgodah, vso krivdo na služabnike. Tega pa ne pomislijo, da služabnik le izpolni od uradnika mu diktirano povelje. ali pa, da radi presilnega truda ne zamore izvršiti natanjčno naloženi mu posel. Ravno tako borniran je tudi odlok generalnega ravnatelja državnih železnic g. pl. Bilinskija. v katerem pozivlja služabnike. naj „instrukcije“ razumevajo tudi duševno. ne pa izvajajo samo mehanično. Ja, g. pl. Bilinski, dobro bi uže bilo. ako bi jih zamogli izvrševati služabniki le mehanično! Ali pri tem zavirate jih ravno vi in vaši uradniki. ker jih mučite s predolgim delavnikom. Kako jako disciplinirani so služabniki v smislu in koristi višjih. in kako vestno izpolnujejo svoje dolžnosti. priča o tem najbolje nesreča, ki se je pripetila pri Okrisku. Ker je bila železnična proga poškodovana, izkočil je stroj raz tina. in da bi zavirač Sestjak zapustil svoje mesto, lahko bi se bil rešil. Ali „instrukcije“ zapovedujejo, da se mora v takem slučaju zaviralo jako močno pritegniti; on je izvršil predpis in našel smrt pri izpolnjevanju svojih dolžnosti. Ali ni te nesreče najv. č krivo ravnateljstvo državnih železnic, katero ni nastavilo na celi progi Okrisko-Brno nikakega čuvaja?

Da so železničarji politično brezpravni in materijelno popolnoma odvisni. o tem pričajo tudi zavarovalnice proti bolezni. nesreči in starosti.

Uže bolniške blagajne, katere vendar vzdržavajo večinoma služabniki, in katerih namen je. jih podpirati v slučaju bolezni, niso popolnoma v njih rokah, ampak le na pol. Drugo polovico odbornikov imenuje pa oskrbnništvo, in vrh tega je še predsedništvo vedno v rokah družbe. Ne bodemo tu naštevati kake krivice se gode služabnikom pri volitvah v odbor, resnica je, da nima o ni-

kakega vpliva ravno tisti, kateri največ vplačujejo. Še mnogo slabše je pa pri tako zvanih humanitetaih železniških zavodih. — Provizijski sklad c. kr. državnih železnic je v področju generalne direkcije, zraven nje obstoji le še odbor, kateri pa nima nikake svoje volje, ampak pleše, kakor mu gode direkcija. Pri privilegirani družbi državnih železnic ima omenjeni sklad popolnoma v rokah centralna komisija, katera se sestavlja iz jednega člana oskrbnništva, generalnega ravnatelja, štirih centralnih ravnateljev, tajnika oskrbnništva in predsednika generalnega tajništva. Tudi, tedaj ni jednega služabnika, in z denarjem služabnikov razpolagajo popolnoma tuji ljudje, kateri svojo moč večkrat zlorablajo v različnih protekcijskih manipulacijah. Tako določa § 20 provizijskih pravil c. kr. državnih železnic, da izgubi provizijonist, kateri se ustavlja zopet ustopiti v aktivno službo, vsa prava do provizije. Dobro je pa znano pod kakimi pogoji zahteva večkrat vodstvo c. kr. državnih železnic od svojih služabnikov vstop v aktivno službo: slučajja Sakovič in Singer pričata o tem dosti jasno. Dasiravno služabnik radi istinite bolezni ne more nastopiti službe, vrjame se vendar samo zdravnikom, kateri v mnogih slučajih izjavijo, da je dotičnik le simulant. In revež zgubi radi te krivične izjave svoje krvavo zaslužene novce, katere je moral preje vplačevati v provizijski sklad.

Pri družbi državnih železnic nahaja se še celo članek XV, kateri določa, da zgubi tudi dotičnik pravo na provizijo, kateri s svojim ponašanjem škoduje in teresom družbe: n. pr. ako zapeljuje kedo druge k nepokorščini, ali če se sploh slabo vede. Da merijo te besede najbolj na organizovane in zavedne služabnike, je pač očitvidno. Pri vsem tem pa ni podpora provizijskega sklada baš tako znatna: po § 13 provizijskih pravil ima pravo na provizijo le oni, kateri je uže 10 let član tega zavoda, in sicer na 40% svoje plače. Jako redko kedaj se zgodi, da ima kedo pravo na višino cele plače, ker bi moral biti član zavoda 35 let, kar se pa seveda skoraj nikdar ne zgodi.

Da imajo železniška podjetja te sklade popolnoma v svojih rokah, razvidi se tudi iz tega, da jih morajo služabniki vzdrževati skoraj sami. Od vsacega goldinarja, katerega dobe kot plačilo za svojo službo, vplačevati morajo 5 kr. in vrhu tega odtrga se jim še marsikateri krvavi novič kazenskim potom. Dohodki sklada pri družbi državnih železnic bili so leta 1893 sledeči: 4734 gld. 29 kr. vplačalo se je kazenskim potom, 60191 gld. 95 kr. vplačala je družba in 225 756 gld. 59 kr. znašala je vpisnina članov: lahko se tedaj razvidi v čegar korist pobirajo se dohodki za sklad tudi kazenskim potom. Najbolj izkoriščevali so se pa služabniki ko se je leta 1863 potrdila postava, katera je zapovedovala podjetjem, da morajo za vse telesne poškodbe, katere niso služabniki sami zakrivali, izplačati jim gotovo svoto.

Razume se, da so od sedaj pazila ravnateljstva pri vseh nesrečah le na to, da so zvrnila vso krivdo nesreče na služabnika; špekulirali so namreč na nerazum ubozega in neolikanega človeka, kateri je hvaležno sprejel kako malo svoto, in bil za njo še hvaležen, ker ni vedel, da bi moral dobiti več. Surovost segala je celo tako daleč, da so dajali težko ranjenim služabnikom podpisavati liste, na katerih je bilo napisano, da pripoznavajo, da so zakrivali sami nesrečo. Ako se je pa kedo resno ustavil takemu početju, začeli so proti njemu pravdo, ker so računali na siromaštvo in dobro vedeli, da ne bo mogel služabnik plačevati svojega advokata. Take pravde zavlačevali so na vse mogoče načine, dokler se ni udal siromašni služabnik ter odjenjal. Pri dunajskem trgovinskem sodišču je še sedaj osem pravnih proti južni železnici, najstareja med njimi je datirana dne 20. junija 1893! Kako surovega in nečloveškega mišljenja je vpravištvu južne železnice, priča nam najbolje eden odstavek njenega advokata, kateri je vodil pravdo proti jednemu služabniku, kateremu ste bili obe nogi odtrgani, in kateri je zahteval odškodnino 10.000 gld. Odstavek se glasi:

„Ne bodemo preiskovali, li ne bo morda dotičnik, ako se mu prisodi od njega zahtevana odškodnina, še blagroval oni dan, katerega se je ponesrečil: gotovo pa je, da bi ga njegovi sodrugi zavidali za odškodnino, in če tudi je mogoče pretrpeti moral mnogo bolčin“.

Sedaj, ko se je razširilo zavarovanje proti nesrečam, nima tudi postava, katera zavezuje podjetništva, da odškodujejo služabnike, kateri so se ponesrečili v njihovih službah, za železničarje nikakoga pomena več. Kajti „zavarovanje proti nesrečam“ ni nikako zadostno nadomestilo zgoraj omenjene postave. Najbolje bi bilo pač, da se ohrani postava, in zavarovanje proti nesrečam. Ali kedo bo pričakoval od teh podjetij, katera svoje delavce nečloveški izsesavajo, in ako siromak v njih službi ponesreči, vržejo brezsrčno na ulico, da bi postopala ona napram svojim služabnikom človeško? Ako jih sto in sto postav ne sili v to, ostanjo vedno stari barbari. Gospodje milijonarji so pač preubožni, da bi podarili kaj svojim delavcem! Kadar ponesreči kedo v njih službi, iztirajo ga čisto navadno in mu dajo par prokletih krajcarjev kot miloščino. Delavcu Matija Knapiču, kateri je delal pri južni železnici skozi 40 let, dalo je to podjetje jednokratno podporo -- 40 gld. Še nesramneje postopalo pa je to podjetje napram delavcu Petričku, kateri je ponesrečil pri južni železnici. Družba nabirala je milodare pri svojih služabnikih, sama pa ni dala zraven niti jednega novičiča! Vsakteri proletarec je neumen, ako pričakuje od sedaj gospodujočih slojev milost in dobrodušnost. Oni ga izsesavajo, za njegov trud plačujejo mu braški in mislijo, da so s tem uže



storili dovolj. In to trajalo bode tako dolgo, dokler se ne uprejo železničarji in drugi delavci temu krutemu sistemu

## 6. Železničarji in socialna demokracija.

Iz vsega tega, kar smo dosedaj povedali, razvidite, da je železničar popolnoma brezpraven napram svojim izkoriščevalcem; on je odvisen osebno in materijelno od njih, in s časom postane njih pravi suženj. Stranka, katera ima vsa sredstva v svojih rokah, zapoveduje tudi državi in ustvarja le sebi koristne postave. Na podlagi teh postav izsesava potem svoje služabnike, in si polni zraven svoj nenasitljivi žep.

Ravno socialne razmere železničarjev pričajo nam najboljše o silovitem gospodstvu buržoazije. Pri velicindustriji in pri drugih podjetjih, in celo pri poljedelskih podjetjih zavarovani so delavci bolje kot pa služabniki pri železnicah. Vzrok temu je nasprotstvo mej fevdalnim veleposestvom in meščansko velicindustrijo, kojih zastopniki si vedno nasprotujejo, in so ravno radi tega sklenili različne postave v varstvo svojih delavcev, da so le jeden drugemu s tem škodili. To nasprotstvo pa ne obstoji pri železnicah. Plemenitaš, kateri gleda drugače tako zaničljivo na meščana, se ne sramuje z buržoazijo vred izsesarati železniške služabnike. Svoje ime posodi za dobro plačilo v izkoriščanje železničarjev. V odborih različnih avstrijskih bank in prometnih zavodov nastavljenih je 10 knezov, 108 grofov, 106 baronov, 279 vitezov, tedaj skupaj 502 plemenitašev. In med tem številom spada jih 224 = 45 % višjemu plemstvu, mnogo drugih je pa večinoma meščanskega pokolenja, kateri so bili pa povzdignjeni v plemenitaški stan. Fevdali in meščani izsesavajo tedaj pri železnicah v bratovski slogi uboge proletarce, in ta bratovska sloga teh tlačiteljev kriva je tudi, da se je do sedaj storilo tako malo postavnim potom za železničarje

Pa tudi podržavljenje železnic nam jasno priča, da vlada celo državo buržoazija. Koliko milijonov je uže dala država različnim akcijskemu! In sedaj hočejo tudi severo-zahodno železnico podizaviti na način, po kojem bode moralo plačati zopet ljudstvo 20 milijonov goldinarjev gospodu Taussig-u in njegovim drugim prijateljem. To velikansko svoto, katero hoče država podariti tem pijavkam trpečega ljudstva, moral bode seveda izplačati zopet v največji meri proletarijat, iz katerega bodo izsesavali s pomočjo indirektnih davkov.

Kje pa je rešitev za železničarje?

Omenili smo uže, da sedanje moderno proizvajanje izpodkopava samo sebi tla, in da njegova pot pelje naravnost do revolucije, in da ravno železničarstvo pospešuje najboljše ta proces. S

svojim kapitalističnim preduciranjem upropastila je sedanja člo veška družba uže milijone ekzistenc in jih bode še več: s tem svojim ravnanjem pa le pomnožuje število proletarcev, kateri so nezadovoljni s sedanjim družabnim redom, in kateri so pripravljeni vse žrtvovati, da se izpremeni in zboljša sedanji korumpirani družabni red. Proletarec ima pa le radi svojega tužnega stanja ta revolucionarski instinkt. Zato bili so tudi proletarci uže večkrat zlorabljeni od buržoazije, katera je siromake omamila z različnimi pseudo-liberalnimi frazami, in se potem okoristila z njihovo krvjo. Tako so priborili proletarci leta 1789, 1830 in 1848 s svojo krvjo prostost buržoaziji. Še leta 1871 dali so se zapeljati svojemu instinktu in so se borili za buržoazijske pravice; to svojo zmoto plačati so morali pariški komunardi s potoki krvi.

To se je pa sedaj uže spremenilo. Naloga proletarijata je, da spozna natanko sedanje razmere: prepričati se mora najprvo o svoji lastni moči, in o moči svojih nasprotnikov. Ker vidi, da sedanji družabni red vodi naravnost do propada, opustiti mora tedaj vse, kar bi mogoče zadrževalo ta proces, zraven mora pa tudi vse podpirati, kar pospešuje ta proces. Pot do prepada zavirali bi pa proletarci jako, ako bi dali buržoaziji priložnost, da upotrebi svoje velike politične moči, posebno pa vojaško moč proti delavskim organizacijam. Delavci organizirati morajo se kot politična stranka proletarcev, da potem lahko v vsak-m slučaju politični moči buržoazije, postavijo nasproti svojo politično moč.

Nalogo, vse proletarce organizirati politično, prevzela je pa socialna demokracija.

Socijalnodemokratska stranka je tedaj revolucionarna, toda le v tem smislu, da hoče, stoječa na naravnem ekonomičnem razvitku premeniti temeljito sedanji družabni red, in ga spremeniti v kolektivističnega, v katerem bo vladalo vzajemstvo vsega.

Da bi socialna demokracija s politično organizacijo proletarcev kolikor mogoče pospešila naravno pot sedanjih razmer, za to poslužuje se vseh onih sredstev, kateri seznanijo proletarca z njegovim stanjem in njegovo nalogo ter ga pripravljajo duševno in telesno za boj.

Katera so pa ta revolucionarna sredstva, katerih se državni pravdniki take boje? So li res vile, kamenje in smodnik ona sredstva? Ne, sredstva, s katerimi se proletarijat organizira, so politične pravice, da se mu lahko um razbistri, in pa vspehi na materijelnem polju, da ostane tudi telesno krepak.

Socialna demokracija organizira proletarjat s pomočjo društev, shodov, časopisov, volilne pravice in šole; organizira ga tudi s pomočjo krajšega delavnika, prepovedi nočnega dela, omejitve ženskega in otroškega dela i. t. d.

Ker se socializem poteguje vedno za te zahteve, podpira s

tem ekonomičen in potitičen napredek, in skuša vresničiti to, kar se prejšnjim meščanskim revolucijam ni nikdar posrečilo, ker jim sploh ni bilo resno s to stvarjo. In ravno v Avstriji potrebujemo največ napredka.

Kajti mi zaostali smo v vsakem oziru: pri nas vlada še yedna policaj in državni pravdnik. Uže večkrat konštatorali so poslanci, in še celo vladi prijazni poslanci, da krše uradniki uže itak male pravice, katere so dovoljene v društvenih postavah. In kar nam puste še okrajni glavarji in žandarji, to nam vzemo državni pravdniki z zasledovanjem našega časopisja. In vendar zahtevamo mi ta politična prava le v to svrhu, da pospešimo s pomočjo izobrazbe proletarcev ekonomski razvitek. Za ta naš napor morali bi nam biti državniki še hvaležni, ker mi hočemo zaprečiti ravno vsako prelivanje krvi. Mi rabimo prostost govora, da zamoremo podučiti tlaččenega o njegovem razmerju napram podjetnikom, da ga uniformiramo o njegovih dolžnostih in pravicah. Mi rabimo prostost besede, da pokličemo proletarce na pomoč, kadar je kaka svobodomiselná naprava v nevarnosti, ali je treba priboriti si novo postojanko za tlaččni narod. Temeljni državni zakoni pripoznavajo jednakost vseh državljanov pred postavo, in radi tega ima tudi proletarec pravico, da se bojuje ze svoje politično prepričanje, in te pravice poslužuje se kolikor mu je le mogoče. Le ozkosrčnost in bojzljivost posedujočih slojev, in avstrijski policijski duh kratijo nam naše zajamčene pravice.

Najboljše podučno sredstvo za proletarijat je splošna, jednaka in direktna volilna pravica. Mi jo ne potrebujemo le za to, da pridejo v parlament nevstrašeni možje, kateri bodo branili pravice proletarijata, ampak glavno radi tega, da bodemo mogli zanesti in razširiti svojo agitacijo tudi v kroge, kateri so nam bili do sedaj zaprti.

Zahteve pa, katere imenujemo „varstvo delavca“ potrebujemo, da ne oslabi proletarce popolnoma fizično. Ako se hoče premeniti družabni red na bolje, tedaj potrebujemo za to duševno in telesno trdne ljudi. Predolgi delavnik pa umori človeka duševno in telesno, in vničuje otroke v nježni mladosti. Pa mi ne zahtevamo samo postav, katere bi uredile razmere pri delu, ampak zahtevamo tudi garancijo, da se bodo te postave izvrševale. Najbolja garancija tega smotra, so pa delavske organizacije; zato se mora vse podpirati, kar krepi te organizacije. Delavcem dati bi se morala popolna koalicijska svoboda, da bi sklicevali lahko vedno in povsodi shode, na katerih bi se posvetovali o svojem stanju, ne da bi jih policija ali žandarmerija pri tem zavirala. Treba nam je tudi neodvisnih obrtnih nadzornikov, kateri naj bi se volili iz vrst delavcev; o osemurnem delavniku, o nedeljskem počitku treba nam ni še posebej govoriti, ker te stvari so vsakemu jasne.

Aii vsa ta sredstva so vspešna le tedaj, ako so organizacije močne, in podlaga vsega so strokovne organizacije. Strokovne organizacije so šole, v katerih se delavce pripravlja za prihodnji boj: tam sliši od svojih sodrugov, da se mora vedno boriti proti izkoriščanju, in tam ima tudi zavetje in oporo proti prehudemu tlačenju.

Dolžnost železničarjev je tedaj, da stopijo pogumno v boj, katerega bijejo proletarci proti svojim tiranom. Tudi oni so proletarci, tudi nje se izsesava do mozga. Njihovo življenje je polno težav, njihovi dnevi so trudapolni, njihove noči polne skrbi. Njih življenje je kratko, njihove žene so izstradane, njih otroci so bolelni, in oni sami so brez prave olike, pravice in varstva. V pötu svojega obraza trudijo se za žepe drugih, sami dobe pa komaj toliko, da ne umirajo gladu. Ali bodete železničarji mirno gledali, kako se bojujejo vaši bratje in sestre s svetim navdušenjem, da pribore tudi za vas svobodo in človeško čast? Nočete li sodelovati pri velikem in plemenitem delu osvobodjenja delavskega stanu? Hočete li samo sadove boja uživati, boja samega se pa ne udeleževati?

Ne, prepričani smo, da so ta vprašanja nepotrebna! Uže sedaj šteje strokovna organizacija avstrijskih železničarjev 20.000 članov: ali to vendar še ni dovolj, vsak mož, služabnik, delavec, poduradnik in uradnik mora pristopiti k organizaciji. Mi ne smemo prej odnehati, dokler ne stoji zadnji mož v naših četah: še le potem začeli bodemo veselim in nadepolnim srcem pravo delo. In naj nam prete gospodujoči sloji z ječami, s policijsko sabljo in vojaško puško, mi se ne vstrašimo! S pogumnim pogledom in z neupognjenim tilnikom korakamo mi proti svojemu cilju, ker prepričani smo, da je bodočnost naša, naš tudi svet!

# Socijalnodemokratski program.

## Sklepi strankarskega shoda

o  
avstrijski socijalnodemokratski stranki

v  
**Hainfeldu**

(30./31. decembra 1888 in 1. januarija 1889)

popoljeni

**na dunajskem shodu o Binkoštih 1892**

### I. Načelna izjava.

Avstrijska socijalnodemokratska delavska stranka hoče vse ljudstvo, ne gledé na národnost, pleme in spol rešiti iz okov ekonomske odvisnosti, odstraniti hoče politično brezpravnost in skrbeti za povzdigo duševne omike. — Vzroke temu sramotnemu stanju ni izkati v posameznih političnih napravah, temveč v tem, ker so delavska sredstva monopolizirana v rokah posameznikov. Posednik delavske moči, delavski stan postane tem načinom suženj onih, ki posedujejo delavska sredstva, suženj kapitalistov, katerih politično in ekonomsko gospodarstvo se izraža v današnji državi. Ako pa posamezniki posedujejo produkcijska (delavska) sredstva, pomenja to na jedni strani pa ekonomsko, čedalje bolj razžirjajoče se uboštvo in propad širših ljudskih slojev. Vsled razvitka tehnike, vsled silnega naraščanja produktivnih sil, postaja ta oblika posesti ne samo nepotrebna, temveč odstranila se bode tudi v resnici za velikansko večino ljudstva, mej tem ko se bode istočasno ustvarili za obliko skupne posesti potrebni duševni in materijelni pogoji.

Prevzetje delavskih sredstev v skupno posest vsega ljudstva ni torej zgolj osvobodjenje delavskega stanu, temveč je izpolnitev zgodovinsko potrebnega razvitka. Nositelj tega razvitka more biti le zavodni in kot politična stranka organizovani proletarjat. Propolitično organizirati, ga pripeljati do zavesti njegovega položaja in njegove naloge ter ga duševno in telesno storiti sposobnega za boj in takega obraniti, je torej pravi program socijalne demokracije, delavske stranke v Avstriji, katera se bode poslužila vseh sredstev, ki peljejo do cilja in odgovarjajo naravni pravni zavesti ljudstva, da izpelje ta program. Sicer se bode in se mora stranka v svojem postopanju ravnati včasih tudi po okolščinah posebno pa

po postopanju svojih nasprotnikov. Izrekajo pa se v obče naslednji temeljni stavki:

1. Socijalnodemokratska delavska stranka na Avstrijskem je mejnarodna stranka, ki obsoja isto tako predpravice národnosti, kakor one rojstva in spola, posesti in pokoljenja ter izjavlja, da mora biti proti izkoriščanju mejnarodna, kakor je izkoriščanje samo.

2. Da razširi socijalistične nazore, posluževala se bodo (stranka) v polni meri vseh javnih sredstev, časopisja, društev, zborovanj in zahtevala, da se odstranijo vse ovire prostemu izražanju mnenja (izjemni zakoni, o časopisju, društvih in zborovanju).

3. Ne da bi se motila o vrednosti parlamentarizma, ki je oblika modernega strankarskega gospodstva, poganjala se bode za občno, jednako in direktno volilno pravico, ki je jedno najvažnejših sredstev za agitacijo in organizacijo, brez razlike spola za vse (javne) zastope in sicer z dijetami (dnevno plačo).

4. Ako se hoče v okviru današnjega gospodarskega reda vsaj nekoliko preprečiti propadanje delavskih slojev, njih naraščajoče siromaštvo, zahtevati se mora nepomanjkljivo in pošteno zakonodajstvo za varstvo delavcev (okrajšanja delavnika, kolikor je to mogoče, odstranitev otrok od dela itd.) izpeljati pa se mora to pod sonadzorstvom delavcev. — istotako se mora zahtevati, da se ne ovirajo delavci v organizaciji po strokovnih društvih, torej popolna svoboda združevanja (Koalitions-freiheit).

5. V interesu prihodnosti delavskega stanu je neobhodno potreben obligatorični, brezplačni in nekonfesijonelni pouk v ljudskih in izobraževalnih šolah, kakor tudi brezplačni pristop k vsem višjim učnim zavodom: potrebni predpogoj k temu je ločitev cerkve od države in razglašenje vere za zasebno zadevo.

6. Vzrok neprestane vojne nevarnosti je stalno vojaštvo, čegar vedno naraščajoče breme odtuja je ljudstvo njegovej kulturni nalogi.

7. Socijalnodemokratska delavska stranka zavzela bode svoje stališče nasproti vsem važnim političnim in ekonomičnim vprašanjem, zastopala bode vsikdar koristi proletarjata in odločno nastopila proti vsakemu zakrivanju in tajanju stanovskih nasprotstev, kakor tudi izkoriščanju delavcev na korist gospodujočih strank.

8. Ker indirektni davki, ki so naloženi na prepotrebne življenske potrebščine, ljudstvo tembolj obtežujejo, čim revnejše je, ker so sredstvo za izkoriščanje in premočenje delavnega ljudstva, zahtevamo, da se vsi indirektni davki odstranijo in se vpelje samo jeden, direktn, naraščajoč davek.

## II. Resolucija o političnih pravicah.

Z ozirom na to, da ima proletarjat svetovnozgodovinsko nalogo spremeniti obstoječi gospodarski red, da je pogoj za to

spremenitev strankarski boj (Klassenkampf), ki bode zahteval tem manj žrtev, vršil se tem hitreje in mirneje. čim bolj obe stranki spoznavati in uvidevati pogoje in cilje ekonomičnega razvitka: da pa skušajo gospodujoče stranke to spoznavanje ovirati in zadržati s postavami in policijskimi naredbami, s čemur se sicer gibanje ne zadržuje, pač pa poostruje, izjavlja shod:

Vsaka omejitev prostega izražanja, kakor tudi, vsako monopolizovanje političnih pravic za posedujoče, je sramotno in škodljivo naravnemu razvoju. Zahteva torej polno svobodo za socijalno-demokratsko agitacijo in propagando in priliko, da se proletarjat mirno organizuje, torej za sedaj:

1. Odpraviti se ima omejitve poljubnega bivanja (Freizügigkeit), torej izjemne naredbe, zakoni o vagabundih in pogonu (Schub).

2. odpraviti se ima omejitve tiskovne svobode pod različnimi podobami censure in odstraniti tiskovni monopol za posedujoče vsled kavcije in koleka, kakor tudi odpraviti prepoved kolportáže.

3. Vpeljati se ima pravica zborovanja in zbiranja s tem, da se odpravijo zakoni o društvih in shodih.

4. Odstraniti se ima monopol posedujočih do politične volilne pravice na ta način, da se vpelje splošna, jednaka, direktna in skrivna volilna pravica (in sicer brez razločka spola od 20. leta naprej, ko se začinja za moža vojaška dolžnost), ker je to važno sredstvo za agitacijo in organizacijo, kar pa nikakor ne moti sodbe o vrednosti parlamentarizma.

5. Odkrito zagotovilo za neodvisnost sodišč, brezplačno pravno pomoč, razširjanje porotnih sodišč na vse prestopke in zločine, dalje da voli ves národ porotnike na podlagi občne in skrivne volilne pravice.

6. Vstvari in izpelje raj se zakon, da se uradniki, ki ovirajo politične pravice posameznikov ali celih društev, strogo kaznujejo.

### **III. Resolucija o zakonodajstvu v varstvo delavcev in „socijalna reforma“.**

To kar se dandanes pred vsem imenuje socijalna reforma. — da je namreč država vpeljala in organizirala zavarovanje delavcev proti bolezni in nezgodi, izvira pred vsem iz strahu pred naraščajočim gibanjem proletarjata, v upanji delavce prepričati o naklonjenosti posedujočih strank in slednjič iz spoznanja, da mora vedno razširjajoče se ubožstvo ljudstva vplivati na vojaško sposobnost. S tem, da se izpelje zavarovanje delavcev, zvezana sta dva postranska namena: Hoče se deloma stroške za oskrbovanje vbogih zvaliti od občin na delavstvo in po možnosti se umešavati, morebiti odstraniti samostojne delavske pomočne organizacije, ki so gospodujočim kot šole in vadnice organizacije in uprave trn v peti. Gledé na te razmere izjavlja shod:

Delavsko zavarovanje se sploh ne dotika jedra socijalnega problema. Naprava, ki v najboljšem slučaju za delo nezmožnemu proletarcu daje malenkostno miloščino, katero je sam drago plačal, ne zasluži imena „socijalna reforma“.

Delavstvo se v tem ne bode dalo premotiti, temveč razširjalo bode jasno spoznanje, da mora imeti prava socijalna reforma za delo zmožnega delavca za predmet in da je njen zadnji cilj odstraniti izkoriščanje. da pa seveda izkoriščevalci nikdar ne bodo izvedli te reforme, temveč samo izkoriščani delavci.

Dokler trpi kapitalistični način produkcije, mogoče je le deloma omejiti posledice izkoriščanja s poštenim in ne pomanjkljivim zakonodajstvom v varstvo delavcev, ki se mora energično izpeljati. Telesni propad delavskega stanu izraža se v veliki umrljivosti otrok, v kratkem življenji, zgodnji neomoglosti delavcev. Življenski propad, ki ponižuje delavca v topega sužnja, mu onemogoči žrtvovati moč in čas delovanju za človeški cilj, pred vsem za svoje lastno osvobodjenje. Zakonodajstvo v varstvo delavcev ima razširjenje teh nečloveških razmer vsaj v nekoliko ubraniti.

Avstrijski obrtni red izpolnjuje ta namen popolnoma nezadostno, Slab in pomanjkijiv je v svojih določbah. Vsak posamezen predpis predan je nerazsodnosti in samovolji oskrbovalnih oblasti (Verwaltungsbehörden). Obrtna nadzornišva ne koristijo nič, ker so njih sredstva nezadostna in skrajno omejena v svojih pravicah.

Zakonodajstvo v varstvo delavcev, ako hoče svoj smoter doseči, mora najmanj obsegati:

1. Popolno koalicijsko svobodo in postavno priznauo pravico, da se dogovore o plači in kartelih.
2. Osemurni delavnik brez opomb in izjem.
3. Prepoved nočnega dela (izjemoma onih delavnic, katerih tehniška narava ne pripušča presledka).
4. Popolen nedeljski počitek od sobote zvečer do nedelje zjutraj.
5. Prepoved, da otroci pod 14. leti ne smejo delati.
6. Ženske se imajo izključiti iz delavnic, ki so ženskemu organizmu posebno škodljive.
7. Vse te določbe veljajo za podjetja vsake vrste (velika industrija, prevažanje, rokodelstvo in domača industrija).
8. Ako delodajalec prestopi te določbe, kaznuje naj se zapornom.
9. Delavske organizacije, ki sloné na strokovni in krajevni podlagi, izvolijo nadzornike, ki sodelujejo pri nadzorništvu glédé izpeljave zakonodajstva v varstvo delavcev.

Zakonodajstvo v varstvo delavcev, izpelje naj se mejnárnodno in razširi na primeren naćin na poljske delavce.