

PROSTA
VODI
POT K
SVOBODI!



ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSkih ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

UREDNIŠTVO
se nahaja v Trstu- ulica Madonnina 15,
Telefon 15-70
UPRAVNIŠTVO
Dunaj V. — Zentagasse 5.

Izhaja v Trstu 1 in 15 vsaki mesec

Nefrankirana pisma se ne sprejemajo.
o o o Rokopisi se ne vračajo. o o o

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

Nameravana reforma kazenskega prava in železničarji.

I.

Načrt za reformo avstrijskega kazenskega zakona so vladni krogi glasom časopisja končno proučili ter bo kot gotov načrt predložen državnemu zboru. Sledeča izvajanja pridobijo vsled tega na aktualnem zanimanju.

V gospodarskem boju že davno več ne odločuje edino le delavstvo zasebnih obratov samo, temveč tudi državni nastavljenec vseh strok in kategorij. Da je to resnično dejstvo, napolnjuje z grozo državne varuhe reda, ki so še mnenja, da nastavljenec javnih obratov ni dovoljeno, kar je brez omejitve dovoljeno drugemu delavstvu. In ne le načelni in razredno zainteresirani hujskači, temveč tudi pošteni in odkriti socialni politiki so često mnenja, da ne sme nastavljenec javnega obrata brez drugega poseči po orožju, ki se ga brez pomisleka priznava drugemu delavstvu. Nastavljenec javnih obratov, kojim se prišteva v prvi železničarje, so obvezani napram splošnosti in višji so interesi države, splošnosti, kot pa interesi posameznega stanu.

Iz tega naziranja je razvidno, da je brezdvomno težje voditi gospodarske boje nastavljenec javnih obratov kot v drugih strokah. Na eni strani se pri resnih bojih v javnih obratih takoj postavi država kot zagovornik splošnosti proti bojujočim, da čuva »javne interese«; na drugi strani pa tudi ni podcenjevati, da se razpoloženje širših krogov prebivalstva kaj lahko obrne proti takemu boju, posebno pa proti gospodarskemu boju v javnih in državnih obratih, ki more neprizadetim slojem povzročiti največje sitnosti. Vsled tega je tudi umljivo, da je ravno zadnje čase slišati glasove, ki ne zahtevajo nič več in nič manj kot da se železničarjem in uslužbencem javnih obratov sploh odvzame ali pa vsaj pristrže koalicijsko pravo. Sumljiv in vpoštevanja vreden je pojav, da se povsod, kjer je gospodarski življenj trpel vsled resnejših železničarskih bojev, uvaja zakonite omejitve za organizatorično svobodo gibanja, ne da bi javnost protestirala proti temu. Kakor je znano, je italijanska vlada uveljavila jako ostro določbo proti stavki železničarjev, ko je pred leti potlačila stavko. Člen 18. zakona z dne 1. julija 1905 določa med drugim sledeče: »Iste, ki prostovoljno zapustijo svoj posel ali pa pospešujejo svoje lastne interese na način, ki je pripraven prekiniti ali motiti trajnost in red državne železniške službe, je smatrati odpuščenim in jih primerno nadomestiti.«

Enaka določba je bila uveljavljena na Nizozemskem po ponesrečni stavki leta 1903. Tam se kaznuje tiste, »ki se v izvrševanju svoje službe branijo izvršiti dano povelje, ali pa opustijo delo, za katero so

se izrecno obvezali na podlagi službenega službenega razmerja, z ječo do šestih mesecev, ali pa globo do 300 goldinarjev. Ako pa zakrivijo tri osebe ali njih več prej omenjeni prestopki, se kaznuje obdolženec kakor obdolženec, ter vodje in povzročevalce zarote z ječo do dveh let«.

Veliko plačilno gibanje na avstrijskih železnicah l. 1905 je tudi pri nas mobiliziralo vse naše nasprotnike. Sad njih gonje je bila tudi pri nas določba, ki se jo je vtihotapilo v prednačrt reforme kazenskega zakona, po kateri naj bi se onemogočilo plačilno gibanje na železnicah. Ni popolnoma nezanimivo, če primerjamo to kar pri nas predlagajo podjetniki in njih privesek s tem, kar ima drugod že zakonito veljavo.

V § 431. omenjenega načrta so sledeče določbe:

1. Kdor *moti*, ali pa *pripravlja v nevarnost* obrat javnemu prometu služeče železnice, brodarstva, javnega vodovoda, razsvetljavne naprave, požarnih signalnih prevodnikov, javne pošte, javnega brzojava ali telefona, se ga kaznuje z ječo od enega tedna do enega leta.

2. Z ječo od enega do petih let se kaznuje *čin, če je njega posledica beda za mnogo ljudi*.

Čin, ki ga opisujejo te določbe, ni treba da bi bil storjen iz hudobnega namena; zadostuje že vsako *dejanje in opuščanje*, ki je pripravno, da *moti* ali pa ovira *železniški obrat*. Da se pa ne moti železniškega obrata le s stavko, temveč tudi z natančnim vpoštevanjem predpisov, nam je že izkušnje dobro znano, tako da nam je brez drugega jasno, da ni nameravano s to točko načrta nič drugega, kakor onemogočiti pasivni odpor železničarjev. To je posebno jasno, če pomislimo, da se kazen poostri tedaj, če je motenje imelo »kot posledico stisko mnogih ljudi«. Takšna stiska pa je vsikdar lahko posledica, če tudi traja boj na železnici več dni.

Kakor vidimo, je to kar namerava avstrijska vlada in to kar je v Italiji in na Nizozemskem že uresničeno, drugo drugemu podobno kot jajce jajcu.

To se dogaja kakor smo že omenili, s zatrevanjem, da se mora splošnost ščititi proti poedini skupini države. Kdo pa je splošnost? Mar so zahtevali široki sloji ustvarjajočega prebivalstva, delavci, obrtniki in uradniki izjemni zakon zoper železničarje? Tega nismo se nikjer slišali. Toda o čemer smo mnogo slišali, so zborovanja industrijalcev in agrarcev, ki so pravi izkoriščevalci tujega dela; na teh zborovanjih se je opetovano zahtevalo, naj se vendar enkrat kaj ukrene zoper motenje prometa. Toda država, ki ta klic voljno poslušala, ni na drugi strani še nič ukrenila, da bi se zoperstavila razmeram, ki povzročajo nezadovoljst prometnega osobja. Že več let narašča draginja neprestano in je vsako zvišanje plač že

daleč nadkrilila. In zadnje dni kroži vest, da so *žitne cene zopet ogromno narasle*.

Te razmere, ki so povzročile, da se je dandanes bati nezadovoljnih železničarjev, pa vlada in meščanske stranke mirno trpe in se ne ganejo, da bi kaj storile za ublažitev tega neznosnega stanja. Draginja zanje enostavno ni. Namesto tega pa se pripravljajo, da pristržejo železničarjem njih koalicijsko pravo. Ali še niti ta dejstva ne bodo zadoščala, da predramijo indiferentne in mlačne iz njih brezbriznosti?

II.

Nov načrt kazenskega zakona pa še ne obstane pri teh na novo ustvarjenih *ležkih deliktih*. Kar je v novem prednačrtu ravno tako ogroženo po reformacijski vnemi naših državnih juristov, so manjši prestopni delikti, ki sicer v novem besedilu določb niso takoj na prvi pogled očitni, ki so pa vendar tam, kjer se nanašajo na takozvane *železniške delikte*, velike važnosti za vsakega nastavljenca. Reforma kazenskega zakona kaže povsod kjer se nalaga železničarjem dolžnosti in odgovornost, znatno *poostrenje in poslabšanje* sedaj veljavnih določb. Tako na primer je pri takozvanih deliktih *zanemarjanja*, s kojimi ima računati vsak železničar, kakor nam je že izkušnje znano in iz kojih sledi največ obtožb. Tu pa gre naravnost za stalno nevarnost, ki obdaje železniškega uslužbenca dokler je v službi in ki je mnogokrat niti ob največji pozornosti in treznosti ni možno preprečiti. Če še vpoštevamo, da so s sedanjim varčevalnim sistemom in preobložitvijo z delom v zvezi tudi z ozirom na vedno naraščajoč promet nezadostne obratne naprave, ki povečajo nevarnost, bi moralo reformo pametnega kazenskega zakona voditi tisto socialno spoznanje, ki omogoči ublažitev tudi tam, kjer je krivec večinoma le delno odgovoren za svoje opustljivo dejanje. Toda juristi strokovnjaki so drugače mislili, ko so »reformirali« kazenske določbe, ki se nanašajo na železničarje.

Tako na primer določa § 312 novega načrta o »i postavljanju telesne varnosti v nevarnost po zanemarjanju« sledeče:

1. Kdor po nemarnosti povzroči nevarnost za življenje, telo ali zdravje koga drugega, bo kaznovan z ječo ali zaporom do treh mesecev, ali pa z globo do tisoč kron;

2. Kdor izvrši dejanje po nemarnosti v posebno nevarnih okoliščinah;

3. Kdor po nemarnosti povzroči težko ranjenje telesa ali težko škodo na zdravju koga drugega, bo kaznovan z ječo ali zaporom od treh dni do šestih mesecev, ali pa z globo dvajset do dvatisoč kron.

Kakšen pa je današnji pravni položaj napram temu? Po § 335 k. z. se zagrozi kazen za vsako dejanje ali opustitev, potom koje more dotični že po naravnih posledicah, ki jih more vsakdo lahko spoznati, ali vsled posebnih predpisov ali po svojem poklicu,

uradu, stanu, obrti, svoji zaposlenost ali sploh po svojih posebnih okoliščinah uvideti, da more povročiti nevarnost za življenje itd. Razlika med to določbo in ono v načrtu reforme kazenskega zakona je takoj jasna. Dočim je po sedanjem kazenskem zakonu moralo biti dejanje ali opustitev take vrste, da je dotični že iz nje oblike mogel uvideti posledice, manjka ta določba v novem načrtu popolnoma. Za prakso sodniškega reka stoji danes stvar tako, da se železničarja, ki je bil obtožen radi nevarnostnega delikta, ni bil že raditega obsojen, ker je ravnal proti predpisom, če je bilo dokazano, da se v praksi ni mogoče ravnati po predpisih, kakor je to že kaj navadnega. Torej ni bilo treba, da je bil čin vsled zanemarjanja predpisov že tak, da je dotični iz okoliščin mogel spoznati nevarnost. Ta znak delikta, ki je puščal svobodo prostemu naziranju in socialnemu uvidevanju sodnika, manjka v novem besedilu zakona popolnoma, ker govori enostavno o zanemarjanju. Po doprinesenem dokazu, da je železničar ravnal proti predpisu, bi moral sodnik izreči krivdo brez ozira na posebne okoliščine.

Tudi glede na kazenske nastavke določa nov načrt strogo postrepanje. Po sedanjih določbah se kaznuje tistega, ki povzroči eno omenjenih nevarnosti, z zaporom enega do šest mesecev, če je čin povzročil težko poškodbo človeka. V slučajih pa, kjer nevarnost ni povzročila nikake prave škode, se kaznuje čin le kot prestopok z denarno globo pet do petsto goldinarjev. (§ 431.) Po novem načrtu bo moral sodnik kaznovati že z zaporom ali ječo do treh mesecev, če se je povzročilo nevarnost za življenje, telo ali zdravje koga drugega, brez ozira na to, če je nevarnost tudi res imela eno omenjenih posledic.

Kakor vidimo, vsebuje nov načrt tudi v tem oziru poslabšanje za železničarje. Če se ne bo mogoče ubraniti strožjih in ostrejših določb, je jasno, da se bo že itak odgovornosti polno službo na železnici moralo opravljati še v večjih nevarnostih, ki obstoje v večjem ogroženju osebne svobode uslužbencev že pri najmanjšem povodu. Nameravan zakon je protisocialen in železničarji ga ne morejo mirno sprejeti. »Zakon naj bi bila socialna tehnika« — pravi dr. Ofner. Ta stavek izhaja iz spoznanja, da je v vsakem zakonu vporabiti in se ozirati na izkušnje in socialna dejstva. Tega pa v tem načrtu ni. Birokratje, ki jim je svet popolnoma nepoznan, so nekaj skovali, kar je le nova mreža za vse prometne uslužbence. Raditega bo dobro, če se železničarji pravočasno pri-

PODLISTEK.

Kako je nastala severna železnica.

Tednik »Urania« je pred kratkim priložil v članku »Železnice in njih postanek« sledečo zgodovinsko sliko o postanku cesar Ferdinandove severne železnice:

Fran Ksaver Riepl, profesor na politehničnem zavodu na Dunaju je na podlagi mnogostranskih studij in potovanj nastopil z velikanskim načrtom za zgradbo železnice skozi celo Avstrijo iz Krakova na Dunaj, potem dalje čez Bruck na Litvi, Varaždin do Trsta. Ta načrt je kasneje skrčil na progo od Dunaja čez Krakov do Bochnie, v dolgosti 475 kilometrov. S tem pa je za takratno dobo daleč presegel vse dotodaj izvedeno.

Posrečilo se mu je pridobiti za svoj načrt barona Rotschilda in druge. Potoval je na Angleško, tam stopil v stike s Stefenom, nakar se je zgradilo cesar Ferdinandovo železnico kot prvo lokomotivno železnico v Avstriji, za katero je cesar Ferdinand dne 4. marca 1836 dal izključen privilegij. Za zgradbo in obrat železnice se je pridobilo na Angleškem izurjene strokovnjake, ki jih je po kratki dobi nadomestil domač avstrijski naraščaj.

S početka se je nameravalo polagati prage po dolgem in na iste pritrditi tračnice iz kovanega železa. Pozneje pa se je

pravijo, da odločno protestirajo proti izrodku, ki jim prinaša novo trpljenje in nove nevarnosti.

Velikanski boj na Angleškem.

V Angliji, klasični deželi kapitalizma in proletarske organizacije je 27. m. m. izbruhnila splošna stavka rudarjev. Ta stavka je gigantičen boj med delom in kapitalom, kakor ga zgodovina delavskega gibanja še ne pozna. V stavki je nad en milijon rudarjev. V primeri s tem bojem so bili veliki gospodarski spori zadnjih let, kakor na primer izpor žitarjev v Nemčiji, generalna stavka na Švedskem in drugi, le manjše epizode razrednega boja.

S strahom zre gospodujoči razred celinega sveta na boj, ki se v tem trenutku ko to pišemo, bje na Angleškem. Zanj je bila Anglija dosedaj dežela visokih lordov, zemljiških posestnikov, bogatih kramarjev, tovarnarjev in borznih gospodarjev visoke finance. Sedaj pa razumeva mednarodna buržoazija, da je omajano vse bogastvo in vsa moč, če delavstvo za nekaj časa odloži orodje in dene roke navskriž.

In ravno Anglija mora nuditi ta prizor! Tista Anglija, ki se je vedno in vedno trudila dokazati delavstvu kontinenta, da je v kapitalističnem družabnem redu mogoč trajen mir med kapitalom in delom! »Poglejte Anglijo!« — so zatrjevali zastopniki meščanske gospodarske politike — »v tej deželi je zajamčen socialen mir, tu ne obstoja razredni boj, delavci niso socialisti, posnemajte jih! Sedaj pa je ravno Anglija izpremenjena v ogromno bojno polje, kjer se bje boj med kapitalom in delom!

Angleško delavstvo, zadovoljeno po uspehih, ki jih je doseglo vsled moči svojih organizacij v resnici za nekaj desetletij ni bilo v ostrem nasprotju z buržoazijo. Toda dočim so zastopniki kapitalistične gospodarske politike opevali in slavili socialni mir te dežele, se je že pripravljala velika izprememba v angleški zgodovini. Vsled kapitalistične politike so se razmere močno izpremenile. Na eni strani je boljbolj naraščala moč strokovnih organizacij delavstva in organizacij podjetnikov; na drugi strani pa se je položaj vsled vedno naraščajoče dražnje življenjskih potrebščin vedno bolj poostiril.

Liberalna stranka je hotela odpraviti nezadovoljnost delavskih množic s celo vrsto socialnih in političnih reform. Uvedlo se je starostno zavarovanje, ter odgovornost pod-

to namero opustilo in vporabilo se je sedanjim podobne tračnice, ki pa še niso imele široke podlage kakor sedanje, temveč se jih je pritrdjevalo na podlago iz litega železa. Ker avstrijske tovarne takrat še niso imele naprav za valjane tračnice, se je moralo del proge v bližini Dunaja začasno napraviti s ploskovnimi tračnicami.

Stavba lesenih mostov prek Donave, ki se jih je smatralo kot provizorij, so stali 80.000 goldinarjev. Ta provizorij pa je trajal celih 35 let in sicer do dobe dunajske svetovne razstave.

Postajne naprave so bile zelo enostavne. Dunajski kolodvor, ki je stal še do sedemdesetih let, je bil dogotovljen šele leta 1839, po otvoritvi železnice. V prvih letih se ni bilo lop, temveč potniki so izstopali in vstopali na prostem. Manjše postaje niso bile nič drugega kot večini deloma odprte lope, ali pa zidani stebri z leseno streho. Celotna večjih postajah kakor na primer v Floridsdorfu so bile le enostavne lope. Vodo za stroje se je črpalo z ročnimi črpalnami.

Te železniške naprave pa se je takrat smatralo naravnost velikanskim. Inženjer Stopsl, ki je sodeloval pri zgradbi železnice je pisal med drugim sledeče:

»Spomladi pretečenega leta se je pričelo z gradbo severne železnice, ki se jo gradi za sedaj samo od Dunaja do Brna. Pozneje pa bo vodila ta železnica v notranjost Ga-

jetnikov v slučajih nezgode, postavilo podlago za zavarovanje bolnih in brezposelnih, ter organiziralo javno posredovanje dela. Nadalje naj bi se uvedel maksimalni osemurni delavnik za rudarje ter zajamčilo pravice organizacij.

S temi načrti so gospodujoči sloji hoteli zajeziti ogorčenje angleškega proletarijata. Toda vse to ni nič izdalo, ker nezadovoljnost je bila in je preglōboka. Nje prvi večji pojav je bila stavka železničarjev, transportnih in prometnih delavcev, ki je izbruhnila pretečeno poletje.

Napočila je nova doba in tudi na Angleškem postaja jasno, da je trajen mir med kapitalom in delom nemogoč in da vodi boj med proletarijatom buržoazijo do socializma. Boj, ki ga bijejo angleški rudarji, je boj vsega mednarodnega proletarijata.

* *

Stavka rudarjev gre svojo pot popolnoma po vspredu organizacije. Delo povsod miruje. Stavkokazov ni in tudi ni upanja, da bi jih podjetniki kjerkoli dobili. V rovih so samo tisti ljudje, ki jih je določila organizacija, da opravljajo varnostno službo. Delavci nočejo, da bi se prigodila kakšna škoda, dasiravno bi bilo to najmočnejše sredstvo proti podjetnikom. O delavstvu se lahko reče, da vzdržuje strogo disciplino. Izgredov, ki jih je meščanstvo pričakovalo, ni. Še nobena stavka na Angleškem se ni vršila v tako vzornem redu kot sedanja.

Posledice te stavke so že jako občutljive. Število delavcev, ki so izven rudništva prisiljeni, da počivajo, se ceni na približno 400.000. Vsega delavstva, ki ob sedanjem gibanju ne dela, je približno poldrug milijon. — Po večjih mestih so plinarne ustavile delo in mestne uprave so pozvale prebivalstvo stranskih ulic, da prižge na oknih sveče in svetilke, ker ni ulične razsvetljave. — »Daily News« (Dnevne Novine) javljajo, da je okolo stotisoč železničarjev brez dela. Organizacije plačajo vsakemu brezposelnemu organiziranemu članu po 50 šilingov na teden (1 šiling = 1.17).

Tudi drugod se rudarji že pripravljajo na stavko. Tako n. pr. v Nemčiji, Belgiji, na severnem Češkem in celo v Španiji se vlada boji, da stopijo rudarji v stavko.

Avstrijska vlada je brzojavno poslala vsem ravnateljstvom državnih železnic okrognico, naj kar najskrbneje varčujejo s premogom in da se naj preskrbe s kar največjimi zalogami premoga, češ da je verjeten izbruh stavke avstrijskih premogarjev.

Delavstvo se zaveda svoje moči. S to

licije in bo merila v dolžini 64 geografskih milj. Vrhulega se bo zgradilo več stranskih prog in upati je, da se bo s časom zgradilo tudi druge železnice, tako da dobimo zvezo s Prusijo in Rusijo. Vsled tega pa so se podjetniki gradbe odločili, da postavijo na Dunaju kolodvor, ki bo pripraven za velike transporte blaga in ljudi. Ta kolodvor je tako velik, da se ga lahko primerja podobnim zgradbam v Angliji in Ameriki.

Ta »velikanski« kolodvor je leta 1839 obsegal 1900 metrov tira s sedmimi ogibami na dveh in pol hektarjih zemljišča, dočim obsega današnji dunajski severni kolodvor nad 75.000 metrov tira s 430. ogibami na 79 hektarjih zemljišča. Ta kolodvor pa je že več let premajhen in radi pomanjkanja prostora se je moralo zgraditi še pomožne premikalne kolodvore v Floridsdorfu in Strasshofu s skupaj 49.000 metrov tira s 164. ogibami.

Prve lokomotive, ki se jih je kurilo z drvcami, so bile zgrajene v Stefenonovi tovarni na Angleškem. Deloma so imele štiri, deloma šest koles; vendar pa štirikolesne lokomotive niso bile dolgo časa v rabi, ker jih je oblast že leta 1842 prepovedala radi ne posebno varnega teka.

19. in 23. novembra 1837 so bile prve poskusne vožnje med Floridsdorffom in Wagramom. O drugi teh vožnjah je pisal pisatelj F. C. Weidmann sledeče:

stavko je dokazalo svetu, da se ustavijo vsa kolesa, ako hoče njegova močna roka. Delavske roke so, ki dan na dan ustvarjajo bogastva in če one mirujejo, obstane vse.

Naraščanje revolucionarnih žiljev.

(Napisal Karel Kautsky.)

Marksisti se niso izkazali za krive preroke, kakor bi jih radi očrnilo nasprotniki, ampak v *eni* točki so se, kakor smo videli, zmerom motili, v napovedi časovnega trenutka, ko so pričakovali velike revolucijske boje, izdatno predložitev politične moči v korist proletariatu.

Kakšne razloge imamo za domnevo, da se končno vendarle bliža zaželjeni trenotek, ko premine politična stagnacija in ko se zopet zdravi sveže, veselo življenje bojev in zmagoslavnega prodiranja na poti do politične oblasti?

Engels je v uvodu k Marxovim »Razrednim bojem« po pravici naglašal, da morejo velike revolucijske boje v denasnjih razmerah izvojevati le velike mase, ki vedo, kaj jim je storiti. Časi so minili, ko so neznanne manjšine z nenadnim, energičnim nastopom preobrnilo vladno oblast in jo nadomestile z drugo.

To je bilo mogoče v centraliziranih državah, kjer je vse politično življenje bilo osredotočeno v prestolnici, ki je obvladala vso deželo in kjer niso vasi in mala mesta kazala niti sledu političnega življenja in medsebojne zveze. Komur se je posrečilo, da je zaustavil ali na svojo plat pridobil velikomestno vojaščino in uradništvo, je lahko potegnil nase vladno oblast in deloval, če je splošni položaj terjal socialno revolucijo, v njenem smislu.

Danes, v dobi železnic in brzovjavov, časopisja in zborovanj, mnogoštevilnih industrijskih središč, repetirnih in strojnih pušk je manjšini popolnoma nemogoče, da bi zaustavila velikomestno vojaščino, če ni popolnoma desorganizirana, takisto nemogoče pa je omejiti politični boj na prestolico. Politično življenje je dandanes življenje vsega naroda.

Kjer so dane te razmere, je veliko preložitve politične moči, ki onemogoča protiljudsko vladno, pričakovati le tedaj, če nastopijo sledeči pogoji:

1. Ta vlada mora biti ljudski masi odločno sovražna.
2. Obstajati mora velika stranka nespravljlive opozicije z organiziranimi masami.
3. Ta stranka mora zastopati interese velike večine prebivalstva in uživati nje zaupanje.

»Že se je valil dim iz troja in vlak se je že gibal, ko sem prišel k tiru. Lepa lokomotiva »Avstrija« iz Stefensonove delavnice v New-Castlu je vlekla v urnem diru osem voz po tiru. Drsanje vlaka po progi je nudilo imponanten prizor. Veselo vriskanje se je razlegalo za njim... Na daljnem obzoru se vzdigajoč dim je kasneje naznanjal povratek vlaka. Prihajal je vedno bližje. Slišati je bilo njega šum in ropot in končno je po bliskovito zdrčal mimo mene. Zares krasen, imponanten prizor. Sledil sem vlaku in si dobil prostor za drugo vožnjo. Vsak voz je imel tri oddelke, kojih vsaki je imel za šest ljudi prostora. Zgradba in oprema voz je lepa. Udobnost in lepota je v teh vozovih lepo združena. Gibanje vlaka pa je za potnika čim najprijetnejše. Na udobnih sedežih, brez tresenja, tako da je med vožnjo možno čitati, se more soditi izredno hitrost le po drsanju mimo ljudi in predmetov, ki so ob železnici.«

Proga, na koji se je izvršila ta vožnja, je bila 13 kilometrov dolga in skoraj vodoravna, hitrost do 33 kilometrov na uro, teža naloženega vlaka 36 ton. Napram temu vlečejo današnje lokomotive težo 300 ton s hitrostjo 70 ali več kilometrov na uro. Na vožnih redih je bilo takrat čitati na primer: prihod na Dunaj približno od 6. uri. Če je bil resničen prihod vlaka za kakšen pol ure prej ali pozneje, se za to

4. Zaupanje v vladajoči režim, v njegovo silo in trdnost mora biti omajano pri njegovem orodju, med birokracijo in armado.

V poslednjih desetletjih se vsaj v zapadni Evropi doslej se niso združile vse te okolnosti. Dolgo časa proletariati ni tvoril večine prebivalstva in socialna demokracija ni bila najmočnejša stranka. Če smo prejšnja desetletja pričakovali bližnjo revolucijo, nismo računali le s proletariatom, temveč tudi z malomeščansko demokracijo kot z revolucionarno stranko ter z malomeščani in kmeti kot množicami ki stoje za njo: Ampak meščanska demokracija je v tem pogledu popolnoma odpovedala. Danes ni v Nemčiji niti opozicijska stranka več.

Na drugi strani pa je izza 1870. pa je prenehala v velikih evropskih državah izimši Rusijo negotovost političnih razmer, ki so vladale dotlej. Vlade so se utrdile, pridobile so na moči in gotovosti. Vsaka je znala vcepiti masi svojega naroda zaupanje, da zastopa njegove interese.

Tako so ravno v prvih desetletjih trajnega in samostojnega delavskega gibanja, torej izza let šestdesetih minulega veka pojemale možnosti politične revolucije bolj in bolj, dočim je bila proletariatu bolj in bolj potrebna in jo po zgledu prejšnjih sedemdesetih let pričakoval v neposredni bližini.

Ampak sčasoma so se začele izpreminjati razmere njemu v prilog. Organizacija proletariata narašča. Morda najočitneje v Nemčiji. V poslednjih letih je naraščala zlasti naglo: organizacija socialne demokracije je narasla na pol milijona članov, in ž njo duševno tesno spojene strokovne organizacije na dva milijona članov. Hkrati je naraslo njih časopisje, delo organizacije, na zasebnih podjetih: politično dnevno časopisje na okroglo milijon izvodov, strokovno, večino matedensko časopisje pa še bolj.

To je organizirana sila delavskih ovladanih množic, kakor je zgodovina še ni videla.

Premoč vladajočih razredov nad ovladanimi je obstajala doslej v ne najmanjši meri v tem, da so razpolagali z organiziranimi sredstvi državne oblasti, dočim je ovladanim razredom nedostajala vsaka organizacija, vsaj organizacija, ki bi segala čez vso državo. Brez vse organizacije delavski razredi tudi doslej niso izhajali, ampak v starem in srednjem pa do novega veka so bile le organizacije posameznih poklicov ali pa omenjenih krajev: cehovske ali občinske organizacije, zlasti občina je dajala časih prav krepko oporo napram državni oblasti — nič ni zgrešenejšega od sirovega enačenja

nihče ni brigal.

Vsled velikega tehničnega napredka zadnjih desetletij smo že preveč malomarni, da bi popolnoma razumeli navdušenje in otroško občudovanje ljudi, ki so videli drčati prvi vlak. Bila pa je tudi velikanska razlika med hitrostjo poštnega voza in železniškega vlaka.

Šele meseca aprila 1838 so se pričele redne vožnje, da se izučijo osebje in da se pridobi izkušnje. Za poskušnje je bil 6. januarja istega leta otvorjen osebni promet na progi Dunaj-Wagram, ki se ga je pa moralo vsled hude zime kmalu prekiniti. 7. julija 1839 je bila otvorjena proga do Brna, ki pa je bila le do Gänserndorfa dvotirna. O tem stoji v poročilu občnega zbora, ki se je kmalu nato vršil, sledeče:

»Sijajen uspeh otvoritve vožnje na progi iz Dunaja v Brno, ki je nad 19 milj (144 kilometrov) dolga in ki so jo štirje polni vlaki s 1200 osebami prevozili v štirih urah, ostane vsem očividcem nepozaben. Žalibog pa je bilo prazniško veselje skaljeno pri povratku na Dunaj, ker se sicer tako zanesljivo angleški strojevodja ni ravnal po predpisu, vsled česar sta v Branovicah dva vlaka skupaj trčila. To je vznemirilo oblasti, občinstvo in akcionarje, ter imelo kot posledico mnogo zaprek in nezaupanja. Ko se je 30. oktobra 1839 prigodila še druga nezgoda po noči in vsled snežne burje, je

države in občine, kakor da bi bila poslednja prav taka organizacija razrednega gospodstva. Občina je pač *leško* organizacija razrednega gospodstva in pogosto tudi je, pač pa je lahko tudi v državi zastopstvo ovladanih razredov, če tvorijo v občini večino in pridejo na vrh. Najsilnejše je stopila ta funkcija tekoma stoletij, na dan v pariški komuni. Ta komuna je bila časih organizacija najspodnjih družabnih razredov.

Ampak napram oblasti velike moderne države ne more nobena občina ohraniti svoje samostojnosti. Tem važnejše je združiti spodnje razrede v velikih, ozemlje vsega naroda in najrazličnejše poklice obsegajočih organizacijah.

(Dalje prihodnjič.)

Namerava omejitev vožnih ugodnosti.

Že nekaj časa sem se nekaj kuha glede vožnih ugodnosti, ki so bile podeljene uslužbencem. To pa najbrž v ta namen, da se te pravice nekoliko pristriže. Saj tudi ni čudno če se merodajni krogi pečajo s to mislijo, ker če se podeljuje vožne ugodnosti in celo prostovožne listke ljudem, ki imajo z železnico prav nič drugega opraviti, kot da se po njej vozijo kakor na primer častnikom in njih družinam, državnim in dvornim uradnikom, časnikarjem, klerikom, menihom in n. nam itd., ki uživajo dalekosežne vožne ugodnosti v velikem obsegu, je nevarnost, da polnijo osebne vlake le ti ljudje in da za druge potnike ne ostane nič prostora in še tem manj za take, ki aktivno opravljajo železniško službo. Vsled tega so torej merodajni krogi mnenja, da se mora omejiti vožne ugodnosti za železničarje in njih družine.

To nakano je bilo slišati takoj, ko je izšel znani odlok železniškega ministrstva glede omejitve izdaje prestovožnih listkov uslužbencem za dneve ko so službe prosti. Splošno razburjenje pa je še naraslo, ko so posamezna »uslužbencem prijazna« ravnateljstva pričela po svoje razlagati ministrski odlok v škodo uslužbencev.

To je napotilo poslanca sodruga Tomšiča na željo organizacije že pred nekaj časom, da je naprej pri železniškem ministru in potem pri poročevalcu, ministerialnem svetniku dr. Zifferju posredoval radi odrejenega prikrajšanja pravic železniškega osebja. Sodr. Tomšič je dobil odgovor, da železniško ministrstvo ni nameravalo kratiti pravic uslužbencev, temveč da se je nameravalo le odpraviti nedostatek, ki se je pojavil med uslužbenci, da po nepotrebnem zahtevajo prostovožne listke za vse mogoče, celo od-

moralo ravnateljstvo vporabiti vso svojo moralno moč, da vzdrži potreben mir in vztrajnost. Pri tem se je popolnoma pozabljalo, da je bil obrat dotlej v redu in da je železnica prevozila 300.000 oseb brez vsake nezgode. Pretirana poročila o teh nezgodah so prišla celo do vzožja prestola, kar je povzročilo stroge preiskave, radi katerih se je ravnateljstvo potom rekurza na najvišje mesto opravičilo. l. t. d.

Takrat in še mnogo let pozneje kupovanje vožnih listkov ni bilo enostavno. Predvsem je potnik moral pokazati potno izkaznico ter potrdilo policije, da oblast nima kaj ugovarjati potovanju. (To je bilo še v predmarčni dobi! Uredništvo). Za potovanje iz Dunaja v Brno je bilo treba celo dvoje izkaznic, kojih drugi, takozvani »Linienpass« je bil potreben za prehod mestnega okrožja, dočim je bil prvi prava potna izkaznica. S temi dokumenti se je šele moglo dan poprej kupiti vožni listek v mestnem uradu v »Bellegardehofu«, ker se je le izjemoma dovolilo kupovanje listka na dan odpotovanja. Pred končno postajo, pozneje v Floridsdorfu so prišli v voz policijski organi, ki so pregledovali potne dokumente. Naprtljago je moral biti prijrtjen naslov oddjatelja. Pri predaji so bile obširne in dolgotrajne manipulacije. Proti tujcem pa je vladalo še mnogo večje nezaupanje in strogost.

daljene postaje, ki jih nosijo potem v žepu, ne da bi jih porabili; to je dalo povod mnogim pritožbam, ki jih je treba odpraviti.

Poslanec sodr. Tomschik je povdarjal, da posamezna državno železniška ravnateljstva ne ravnajo po namenu ministrstva, ker sploh odrekajo podelitev prostovožnih listkov, če ne podelijo prej dopusta. To se gotovo ne vjema s pojasnilom ministrstva.

Strokovni poročevalec je izjavil, da se bo izdajanje prostovožnih listkov za službe proste nedelje in praznike in za službe proste dneve sploh, izvrševalo kakor poprej. *Prostovožne listke pa se sme izdajati natančno le za proge, ki jih je možno doseči in prevoziti ob službe prostih nedeljah in praznikih in službe prostih dnevih sploh.* Umevno in v naravi železniške službe je utemeljeno, da se odreka prostovožne listke prometnemu osebju, ki se ga eventualno more ob nedeljah in praznikih poklicati v službo.

Če se pa bodo v posameznih ravnateljstvih in službenih mestih pojavili nedostaki, to je: če bi se na primer delavniškemu osebju ali pa uslužbencem, ki niso neposredno pri prometu, odreklo prostovožne listke za službe proste nedelje in praznike ali sploh za službe proste dneve, naj se takoj s potrebnimi podatki obrne na centralo, ki bo na primeren način posredovala. Seveda se ne more odrekati pravice do prostovožnih listkov tudi direktno v prometni službi se nahajajočim uslužbencem za omenjene proge, če so prosti.

Odlok, ki je vsled povoljne razlage posameznih ravnateljstev povzročil toliko razburjenje, nima po mnenju poročevalca v železniškem ministrstvu namena krajšati pravic uslužbencev, marveč le odpraviti nedostatke.

Pokojninski sklad južne železnice za poduradnike in sluge.

V pododsek izvoljeni odborniki pokojninskega sklada so se dne 6. decembra m. l. posvetovali o predlogu odbornika sodr. Scherbauma glede dokupa provizoričnih službenih let, ki ga je Scherbaum vložil že pred tremi leti. Na plenarni seji dne 9. decembra 1911 je bil ta predlog sprejet in bo do 1. julija 1912 izveden.

Največ se more dokupiti pet let, najmanj en mesec.

Dokupiti je možno vsako službeno dobo, dovršeno v službi južne železnice, brez razlike načina zaposlenosti, pri čemer velja načelo, da se odbije od dobe, ki se jo namerava dokupiti, dve leti zaposlenja kot delavec.

Ostanek je možno dokupiti do največ petih let.

Če je na primer uslužbenec pred svojim sprejemom v pokojninski sklad služboval pri južni železnici že skozi sedem let, si more pet let dokupiti; če je pa služboval že več kot sedem let, si tudi ne more več dokupiti kot pet let, ker je to maksimum. Uslužbenec, ki je pred svojim sprejemom v pokojninski sklad služboval skozi šest let pri južni železnici, si more dokupiti štiri leta, pri petih letih tri leta, pri štirih letih dve leti in pri triletni službi kot delavec, eno leto.

Kot podlaga za preračunanje prispevkov, ki jih je doplačati, se smatra prvo letno plačo, ki jo je dobil dotični od družbe in od koje je plačati 10 odstotkov kot doplačilo; zato pa odpadejo obresti in obrestne obresti.

Doplačilo se lahko izvrši ali naenkrat, ali pa v 60. mesečnih obrokih, ki sledijo drug drugemu.

Vsi poduradniki in sluge, ki so bili 1. januarja 1912 še v aktivni službi, se te ugodnosti lahko poslužijo.

Ker se pa kot oficijelni rok uvedbe smatra 1. julij 1912 in bo do tega dneva zopet gotovo število uslužbencev vpokojenih, je bilo potrebno skrbeti tudi za te uslužbence, da ne bodo trpeli škode. Tem se bo pri preračunanju pokojnine vračunalo njih provizorično službeno dobo, če pri vpokojitvi zato prosijo. Doplačilne prispevke se jim bo odtrgavalo od pokojnine.

Dokup stopi torej *takoj v veljavo*, ne pa kakor je predlagala uprava, šele po na-

daljnem dveletnem članstvu v pokojninskem skladu.

Zastopniki uprave so bili mnenja, če bi se dokupljeno dobo takoj vračunalo, bi stari poduradniki in sluge, ki bi potom dokupa dosegli 100 odstotkov pokojnine, kar trumoma prihajali v pokojninski sklad, kar bi finančno jako obremenilo sklad.

Po daljši debati se je ta argument opustilo in stališče izvoljenih odbornikov, da se dokup takoj vpoštevava, če ljudje iz kakršnega koli vzroka vstopijo v pokojninski sklad pred pretekom dveh let, je bilo sprejeto.

Te ugodnosti bo deležnih nad 8000 uslužbencev. Bilo je torej v interesu teh uslužbencev, da se te reforme ni še nadalje zavlačevalo, oziroma pustilo zavlačevati.

Po mnogih urgencah se je o tej zadevi razpravljalo prvič na seji pododseka dne 13. julija. Takrat se ni dosegel sporazum, ker so bili nekateri od zastopnikov uprave, gospodov dr. Domenego in dr. Grabscheida nasvetovani predlogi za izvoljene odbornike v interesu članov provizijskega sklada nesprijemljivi.

Odbornik Scherbaum je zahteval, naj znašajo doplačilni prispevki namesto 10 le 8 odstotkov in da vsaj tisti uslužbenci, ki so svoječasno šele v starejših letih bili definitivno nastavljeni ter bi vsled tega morali doplačati 2 odstotka od prve letne plače, ne da bi se jim to v smislu pravil vštevalo, naj plačajo namesto 10 le 8 odstotkov. Nadalje naj se provizorične službene dobe odbije le eno leto namesto dveh in končno, da se vračunanje dokupljene dobe uveljavi takoj, ne pa šele po nadaljnem dveletnem aktivnem službovanju.

Na plenarni seji 19. julija je Scherbaum te predloge zopet utemeljil ter vplival na generalnega ravnatelja Weeberja, da ublaži te ostre pogoje, toda zamanj. Gospodje zastopniki družbe niso hoteli popustiti niti za pičico.

Da se omogoči pogovor o tej zadevi z izvoljenimi člani personalne komisije in zastopniki organizacije, je bilo to vprašanje preloženo na drugo sejo, ki bi jo bilo čimprej sklicati.

Vkljub danemu enomesečnemu roku pa se je zadeva zavlekla do decembra in bi še tedaj ne bila prišla na dnevni red, če bi se tega ne bilo odločno zahtevalo.

Sedaj je članom pokojninskega sklada znano, zakaj so izvoljeni odborniki na julijski seji odklonili predlog uprave.

To postopanje, ki so ga izvoljeni odborniki smatrali kot svojo dolžnost, da dosežejo za svoje volilce še večje ugodnosti, so zastopniki žoltih organizacij kakor tudi uprava južne železnice izrabljali, da očrnijo odbornike, posebno pa sodruga Scherbauma pri članih, ter jih hoteli storiti odgovorne za zavlačevanje dokupa.

Napačno poročilo, ki ga je priobčil »Der Südbahner« z dne 10. oktobra 1911 in ki je potem krožilo po žoltem časopisju, zadostno označuje to čedno družbo ter priča o nje resnicoljubju.

Toda tudi uprava ni prosta krivde. Becem, ki so bili v deputaciji, je enostavno zamolčala vzrok, radi katerega so izvoljeni odborniki odklonili predlog in tem ljudem niti na misel ni prišlo, da bi bili zanj vprašali. Mogoče pa je tudi, da ti ljudje v svoji velikanski omejenosti odgovora generalnega ravnatelja niti prav razumeli niso. Izključeno pa tudi ni, da se je namenoma hotelo žolte ljudi nahujskati proti izvoljenim odbornikom ter le-te kaznovati za njih trdovratnost, ker niso sprejeli predlogov uprave.

Vse kar so organizirani zastopniki storili v interesu svojih volilcev, preobrača ta lažnjiva svojat v nasprotje.

Na odločno zahtevo odbornika Scherbauma se je to zadevo vendar enkrat postavilo na dnevni red, se o njej posvetovalo ter v gorjomenjenem smislu sprejelo.

Če tudi ni bilo možno vsega doseči kar je predlagal sodr. Scherbaum, je vendar dosežen uspeh, ki ga ni podcenjevati, ker se dokup takoj vračuna tudi pri morebitnem izstopu, dočim bi uslužbenci po predlogu uprave morali še dve leti službovati, če bi

hotel biti deležni vračunanja. Z drugimi predlogi se žal ni moglo prodreti, dasiravno se ni ničesar opustilo, kar bi jih moglo pospešiti.

Da se zadeva še bolj ne zavlači in ker ni bilo upati, da bi se v doglednem času doseglo še kak nadaljni uspeh, je bil sprejem nujno potreben, da ne trpijo člani vsled tega škode.

Konference vlakospremnega osebja.

V zadnjem času je bilo več konferenc vlakospremnega osebja, o kojih poročamo v sledečih vrsticah. Konference je sklicala naša centrala naše organizacije na željo zapornikov, da nudi vlakospremnemu osebju priložnost, zavzemati stališče v vprašanjih, ki se tičejo posebno te kategorije. Na drugi strani pa raditega, da omogoči nadaljno izvedbo organizacije v tej kategoriji.

*
**

Konferenca

vlakospremnega osebja južne železnice.

Ta konferenca se je vršila v Mariboru dne 28. januarja 1912. Navzočih je bilo 27 delegatov iz 16 krajevnih skupin, 4 člani personalne komisije, od centrale sodruga Weigl in Adolf Müller, od delavskega tajništva v Mariboru sodr. Topf. Poslanec sodr. Tomschik se ni mogel vdeležiti konference, ker je bil zadržan po drugih nujnih poslih. Konferenci je predsedoval sodr. Viertel iz Inomosta, zapisnikar pa je bil sodrug Reichstädler iz Maribora.

Sodr. Scheibein iz Inomosta je podal poročilo. Govornik je temeljito opisoval številne pritožbe vlakospremnega osebja radi razmer pri južni železnici. Posebne pritožbe tvori zapostavljanje pri januarskem napredovanju, dosedaj še neizvedeno poldrugokratno vračunanje v pokojnino analogno državnim železnicam, neoziranje na ostrine pri napredovanju in neizvedba na upravo potom personalne komisije vloženi zahtev vlakospremnega osebja. Jedro njegovih izjavanj je bilo, da vlakospremno osebje za sedaj ne stavi novih zahtev, temveč se mora skrbeti, da bodo že opetovano stavljenе zahteve izvedene. Povdarjal je, da je za izvedbo vseh teh zahtev velika zapreka in sicer ta, da južno železniška uprava vedno izjavlja in obeta le to izvesti, kar se zboljša na državnih železnicah. Navajal je dosedanje uspehe gibanja na državnih železnicah. Južna železnica bo zvišala stanarino na tisto mero kakor državna železnica in dala slugam tisto zenačenje ostrin, ki so ga deležni sluge državne železnice. To so uspehi, ki sicer ne morejo nikogar zadovoljiti, ki se jih pa vkljub temu ne sme prezreti, ker so jih južni železničarji dosegli brez truda. Bližnja naloga je, da se doseže še tistih 17 milijonov, ki jih je zbornica že dovolila, ki jih pa vlada še ni izvedla. V teh so zapopadeni dveletni roki za slugo do končne plačilne stopnje 2000 kron, razširitev zenačenja ostrin na poduradnike z ozirom na provizorično službeno dobo za poduradnike in slugo, opustitev plačilne stopnje 1300 kron za poduradnike in zvišanje končne plače na 3000 kron. To so samo važne in nujne zahteve vlakospremnega osebja. Da se to doseže, morajo vsi faktorji skupno delovati. Socialno demokratična frakcija v parlamentu je že zagotovila, da bo pri razpravi o proračunu stavila predlog, da se postavi teh 17 milijonov v proračun. Seveda mora tudi vlakospremno osebje s svojim sodelovanjem v socialnodemokratični organizaciji čim najbolj podpirati to akcijo.

Debate, ki je nato sledila, so se vdeležili skoraj vsi delegatje. V razgovor so prišle marsikatero posebne razmere na posameznih postajah. Vsak govornik je povdarjal potrebo pospeševanja in vzdrževanja edinstva med vlakospremnim osebjem. Vsi so obsojali postopanje nasprotnikov naše organizacije in vsi so bili mnenja, da treba delovati proti njih stremljenju, če se hoče

razviti potrebno moč v dosego nadaljnjih zboljšanj.

Izvajanja poročevalca in delegatov so bila končno sestavljena v predloge, ki so bili soglasno sprejeti.

Sklepi zahtevajo, naj personalna komisija vnovič urgira vse že vložene predloge, oziroma zahteva, da pridejo vnovič na razpravo in da se jih končno izvede.

V smislu *Scheibinovich* izvajanj se prosi centralo, naj vpliva, da se pri državnih železnicah čimprej doseže zboljšanje voznega zasluzka. S tem bi se doseglo primerno zvišanje nezadostnega voznega zasluzka tudi za vlakospremno osebje južne železnice.

Drug predlog zahteva od centrale sklicevanje shodov za vlakospremno osebje v vseh domicilnih postajah, kjer se naj temeljito razpravlja o sklepih konference in drugih vprašanjih, ki se tičejo vlakospremnega osebja.

*** Konferenca

zaupnikov vlakospremnega osebja drž. žel.

Dne 21. januarja 1912 se je v Amstettnu vršila konferenca zaupnikov pri turnusih iz ravnateljskih okrajev *Dunaj, Linc, Inomost, Beljak* in *Trst*. Navzoči so bili zaupniki oziroma delegati iz *Dunaja, Amstettna, Linca, Solnograda, Bischofshofna, Inomosta, Ljubnega* in *Beljaka* ter sodr. *Adolf Müller* iz centrale.

K dnevnemu redu: »Zavzemanje stališča napram izpremembi dosedanjih turnusov, ki jo namerava železniško ministerstvo«, je poročal sodr. *Hattinger* iz Linca.

Izvajal je med drugim sledeče: Kakor je slišati, namerava c. kr. železniško ministerstvo v bližnji bodočnosti izpremeniti turnuse v državnoželezniških ravnateljskih okrajih *Dunaj, Linc, Inomost, Beljak* in *Trst*. Izvesti, namerava izpremembo na ta način, da bode moralo vlakospremno osebje voziti po mnogo daljših progah kot dosedaj, in to baje radi varčevanja. Če se bo s tem res doseglo prihranke, se bo to zgodilo na račun turnusov vlakospremnega osebja. Njih poslabšanje pa bo povzročilo veliko nezadovoljnost vlakospremnega osebja. Državnoželezniškim ravnateljstvom bo težko vzdrževati strožje turnuse, ker se navadno šele v praksi ko jih mora osebje izvrševati, pojavijo marsikateri ostri, ki se jih pri sestavi turnusov ne vpošteva, ali pa se jih omalovažuje. Če se neprekinjen služben čas pri osebnih in brzovlakih še bolj razširi kot dosedaj, bo vsled tega trpela tudi varnost pometa. Daljše voznje znatno oslabujejo svežost duha, ki je v vožnji službi že z ozirom na opazovanje znamenj neobhodno potrebna.

Vsled nameravane odredbe bodo premikanja, odnosno premeščanja osebja potrebna, ki bodo neugodno vplivala na gospodarski položaj prizadetih in njih družin.

Iz vseh teh vzrokov in ker so dosednji turnusi že preizkušeni, mora vlakospremno osebje zahtevati, da še nadalje ostane dosedanje stanje. Nadalje, da izdajo ravnateljstva najmanj en mesec pred uveljavljenjem polletnega in zimskega voznega reda naznanijo načrte turnusov zaupnikom, da se le-ti morejo o njih pogovoriti z osebjem.

V debati, ki je nato sledila, je bilo soglasno izraženo, da vlakospremno osebje pod nobenimi pogoji ne sprejme poslabšanja dosedanjih turnusov. Soglasno je bila sprejeta sledeča resolucija:

Dne 21. januarja 1912 v Amstettnu zborujoča konferenca turnuskih zaupnikov iz ravnateljskih okrajev *Dunaj, Linc, Inomost* in *Beljak* sklene:

Kakor je že nekaj časa slišati, namerava c. kr. železniško ministerstvo izpremembe turnusov v tem smislu, da bo moralo vlakospremno osebje pri osebnih in brzovlakih prevoziti daljše proge kot dosedaj, in to baje vsled tega, da se doseže prihranke. Po krožujočih vesteh bi ta odredba povzročila premeščanje in zmanjšanje števila osebja.

Konferenca zaupnikov sklene stremiti

za tem, da se v interesu osebja vzdržuje obstoječe službeno razmerje. V dosego tega namena se prosi centralo, da posreduje radi nameravanih izprememb in oškodovanja pri c. kr. železniškem ministerstvu.

Razventega naj se poda v železniško ministerstvo deputacija turnuskih zaupnikov, obstoječa iz sodrugov *Hattinger (Linc), Wabitsch (Dunaj), Idl (Inomost), Rauter (Beljak)* in enega sodruga iz *Trsta*. Ta deputacija naj zastopa sklepe konference.

V poštev prihajajočim zaupnikom se nalaga, da skrbijo pri sestavi turnusov zato, da se bo ravnalo po koncesiji c. kr. železniškega ministerstva z dne 14. oktobra 1908, vsled katere se obstoječih turnusov ne sme poslabšati, nasprotno, izvršiti se ima zboljšanje predpisov glede odmerjenja časa službe in počitka. Ako nastanejo težkoče pri zastopanju tega stališča, je takoj poročati centrali, ki bo potrebno ukrenila.

Koliko članov si že pridobil organizaciji?

Kaj, še nobenega? Niti enega? Kam pa bi prišli, če bi bili vsi tako brezbrizni kakor ti? Saj si vendar že često slišal: »čim močnejši smo, tem mogočnejši smo«, in gotovo si prepričan, da to ni prazno besedičenje. In vkljub temu ne storiš ničesar za ojačenje naše organizacije?

A tako, ti meni, da so zato shodi, da razvijajo potrebno propagando za pridobitev novih članov. S tem naziranjem pa nisi na pravi poti, ker shodi imajo v prvi vrsti drug namen. Shodi so v prvi vrsti zato, da se na njih člane redno obvešča o delovanju in gibanju v organizaciji sami, da se jim pojasnuje vsa tekoča vprašanja, ki jih zanimajo in končno, da se člani pogovorijo o stanovskih zadevah, da se sprejema želje in pritožbe, izmenjava izkušnje, posvetuje o predlogih itd. Kratko rečeno, na shodih se rešuje vse, kar more pospeševati koristi članov in organizacije. Često pa se dogaja, da na takih skodih ni nečlanov, ki bi jih bilo možno pridobiti za našo organizacijo. Iz tega razvidiš, da se propaganda ne vrši v prvi vrsti na shodih, ali pa ne izključno na njih, temveč se mora izvrševati v glavnem izven njih. Bodi prepričan, da imamo napredek v številu članov zahvaliti večinoma podrobni agitaciji.

Ti mi ugovarjaš, da nimaš talenta za lov na člane? Čuj, neglede na to, da nam ni treba loviti članov kakor ribe na trnek — ker to storijo le žolti — naša stvar se sama priporoča in ni ji treba zvijač in zgovorne umetnosti. Naša stvar je taka, da se zanjo lahko bojujejo s poštenimi sredstvi in vedi, da se nihče izmed nas ni porodil s talentom.

Kdor hoče postati bojevnik, ne mora učiti boja. Na shodih si mora pridobiti znanje in pouk, potem si bo pridobil — ne da bi opazil — agitatoričen talent. Kdor si je na jasnem v štirih glavnih vprašanjih, namreč: Kaj je organizacija? Kakšen je nje namen? Kaj se je potom nje že doseglo? Kakšne naloge ima za bodočnost? temu ne bo težko pridobivati novih članov.

Torej vidiš prijatelj, da tudi ti ravno tako lahko od časa do časa pridobiš nove bojevnike za našo stvar, kar je storilo že stotine tvojih tovarišev. Da nam moraš danes priznati, da si dosedaj žanemarjal to svojo dolžnost — in to je dolžnost, častna dolžnost — je sicer obžalovanja vredno, toda s svojim priznanjem kažeš, da si odkritosrčen in odkritosrčnim je naša simpatija gotova. Ne zameri nam torej, če smo tudi mi odkritosrčni in ti nujno priporočamo: »Poboljšaj se!« Saj veš, da je izven organizacije še tisoče naših tovarišev, kojih velik del je možno pridobiti, če se stvari prav lotiš.

Tudi v svojem obližju, na mestu kjer ti delaš, med tvojimi prijatelji je še mnogo indiferentnih. Poskusi pridobiti enega ali drugega *Videl boš*, da je to mnogokrat lažje kot si misliš, seveda, če imaš dobro voljo zato. Ti mi obetaš, da boš to storil, kaj ne?

Seveda, saj sem vedel, da se ne varam v svojih upih in da je bilo treba le naše vspodbude za agitatorično delo. Veseli me, da se nisem varal.

Strokovni boj avstrijskega delavstva v letu 1911. *)

Avstrijski urad za delovno statistiko je izdal začasne podatke o delovnih sporih v letu 1911. Omenjenemu uradu je bilo naznanjenih 767 stavk in izporov, a o 210 ni dobil do konca milulega leta nobenega natančnejšega poročila. Večje število stavk vsled svoje obsežnosti urad doslej še ni mogel statistično obdelati, tako mezdno gibanje severočeskkih tkalcev, delovne spore v krojaški stroki in nad 20 stavk v rudarstvu, ki so bile prijavitelne ob koncu leta.

Podatki statističnega urada se zatorej nanašajo le na 557 delovnih konfliktov, in sicer na 544 stavk in 13 izporov.

Stavke v letu 1911.

Od 544 stavk, ki jih je urad za delovno statistiko obdelal, je bilo zadetih 5471 obratov (med temi 811 velikih obratov). V teh obratih je bilo zaposlenih 140.718 delavcev; od teh jih je stavekalo 84.052, t. j. 59,7 odstotkov.

V južnih deželah je bilo na *Štajerskem* 21 stavk v 105 obratih, ki zaposlujejo 4157 delavcev; od teh jih je stavekalo 1787. Na *Koroškem* je bilo 6 stavk v 69 obratih, v katerih sta zaposlena 502 delavca; od teh se jih je pridružilo štrajku 230. Na *Kranjskem* je bilo 10 stavk v 48 obratih s 747 delavci, od katerih jih je stavekalo 590. Na *Primorskem* je bilo 12 stavk v 234 obratih s 6237 delavci, od katerih jih je stopilo v stavko 3719. V *Dalmaciji* so bile 4 stavke v 4 velikih obratih s 763 delavci in jih je od letih stavekalo 551.

Največ stavk je bilo v najrazvitejših industrijskih deželah na *Nizjeavstrijskem* in na *Češkem*. Na *Nizjeavstrijskem* je bilo v minulem letu 174 stavk v 3460 obratih, v katerih je zaposlenih 34.035 delavcev. Od teh jih je stavekalo 23.533. Na *Češkem* je bilo 169 stavk v 602 obratih, ki zaposlujejo 50.128 delavcev; od teh jih je stavekalo 32.027.

Od 1000 stavkujočih delavcev v Avstriji jih je odpadlo na *Štajersko* 21, na *Koroško* 3, na *Kranjsko* 7, na *Primorsko* 44, na *Dalmacijo* 7, na *Nizjo Avstrijo* 280, na *Češko* 381. Ostalih 267 se porazdeli na ostale avstrijske dežele.

Povprečno je vsaka stavka obsegala 155 stavkujočih delavcev. V 177 slučajih (t. j. 21,5 odstotkov od vseh stavk) se je stavka raztezala na več podjetij. Take stavke so obsegale 51.433 stavkujočih oseb (t. j. 61,2 odstotkov), dočim je odpadlo na 427 poedinih stavk (t. j. 78,5 odstotkov vseh stavk) 32.619 stavkujočih delavcev (t. j. 38,8 odstotkov).

Kakor v minulih letih je bila tudi l. 1911 nezadovoljnost z mezdami glavni izvirek stavk. 343 stavk, t. j. 63,1 odstotkov, se je vnelo za povišanje ali za obrambo dosedanjih mezd, za plačevanje praznikov, za višje plačevanje nedeljskega, prazniškega, nočnega in dela čez čas, za odpravo vsakovrstnih mezdnih odbitkov, za brezplačno ali cenejše dobivanje kuriva, za posebno plačevanje delovnih odmorov, za doklade in za brezplačno priskrbovanje delovnih prituklin.

Drugi večji izvirek stavk je bila nezadovoljnost z delovnim časom. 85 stavk, t. j. 15,6 odstotkov, se je izleglo iz bojev proti podaljšanju delovnega časa, za skrajšanje delovnega časa, za odpravo ali omejitve dela čez čas ter nedeljskega in prazniškega dela, za skrajšanje delovnega časa ob sobotah, ponedeljkih in pred velikimi prazniki, za uvedbo nadomestnega počitka, letnih počitnic in oddihov med delom.

Zavoljo organizacije se je vnelo 94 stavk, t. j. 17,3 odstotkov. Glavne zahteve so bile pripoznanje delavskih zaupnikov, praznovanje 1. maja (v 21 slučajih), sprejem odpustitvenih delavcev, neodpustitev stavkujočih delavcev, odpustitev stavkokazov, odpustitev nepriljubljenih predstojnikov, delovno posredovanje.

Iz drugih vzrokov je izbruhnilo 38 stavk, t. j. 7 odstotkov. Med temi so najvažnejši: nezadovoljnost z delovnim oz. službenim re-

*) Po »Zarji«.

dom, z nezdravimi uredbami, z akordnim delom, zahteva, da se uredi vajensko vprašanje, da se odpravi oskrba pri delodajalcu, sporna vprašanja glede na bolniško in nezgodno zavarovanje itd.

O uspehu stavk nas pouči sledeča tablica:

S popolnim ali delnim uspehom je končalo 71 odstotkov vseh stavk z 87.9 odstotki vseh stavkujočih delavcev.

Izpori v letu 1911.

Število izporov je bilo 13: 6 na Nižjeavstrijskem, 3 na Češkem, 2 v Šleziji, 1 v Galiciji in 1 v Dalmaciji. Po industrijah se razdele: 1 na klesarsko in keramično industrijo, 2 na kovinarsko, 3 na strojno, 3 na tkalsko, 1 na konfekcijsko, 1 na stavbno, 1 na grafično industrijo in 1 na promet.

Izpori so se raztezali na 92 obratov, kjer je bilo zaposlenih 6140 delavcev, od teh jih je bilo izprtih 4742.

Vzrok izporov je bil: v dveh slučajih mezni spori, v 3 slučajih praznovanje 1. maja, v 2 slučajih zagrožena stavka, v 1 slučaju stavka, v 2 slučajih odklonitev novega delovnega reda, v 1 slučaju odklonitev novega tarifa in v 1 slučaju pasivni odpor.

Najkrajši izpor je trajal 2 dni, najdaljši 105 dni.

Naš sklad za posmrtno odpravnino.

Iz novo ustanovljenja sklada za posmrtno odpravnino se je izplačalo določene zneske zaostalim za smrtne slučaje:

Güttel Fran, Ustje n./L.;
 Dukicky Fran, Toplice na Češkem;
 Denk Marija, Lundenburg;
 Trentin Ida, Floridsdorf;
 Kinast Josip, Zellerndorf;
 Degelsegger Terezija, Stainach-Irdning;
 Knapil Ana, Dunaj II.;
 Ullrich Ana, Žatec;
 Vorauer Neža, Ried;
 Schindler Frančiška, Moravska Ostrova;
 Lamprechter Cecilija, Bregenc;
 Zabernik Jakob, Beljak;
 Langthaler Lovrenc, St. Valentin;
 Kemptner Cecilija, Klein-Reifling;
 Polifka Ivan, Jägerndorf;
 Meitner Viljem, Brno I;
 Teucher Rajmund, Weisskirchlitz;
 Wolfsberger Frančiška, Pencing;
 Knapp Ivan, Floridsdorf II.

Smatramo kot našo dolžnost, da Vas še enkrat opozorimo na ugodnosti, ki jih postanejo deležni tisti člani, ki še do 31. marca 1912 pristopijo skladu za posmrtno odpravnino. Ugodnosti so sledeče:

Vsi člani Spl. pravovarstvenega in podpornega društva, ki so v tem društvu včlanjeni s 1. januarjem 1912 že tri mesece, in pristopijo podpornemu skladu najkasneje do 31. marca 1912, nimajo karene dobe, to se pravi, da imajo takoj pravico do podpore zaostalim, ki pride nanje.

Osebe, ki pristopijo Spl. pravovarstvenemu društvu in podpornemu skladu za zaostale do 31. marca 1912, imajo trimesečno kareno dobo, to je, da imajo pravico do podpornega deleža šele takrat, ko so že tri mesece člani podpornega sklada za zaostale.

Isti, ki pristopijo Spl. pravovarstvenemu in strokovnemu društvu in podpornemu skladu za zaostale šele po 31. marcu 1912., imajo dveletno kareno dobo, to je, da jim pritiče podporni delež šele po dveletnem članstvu v podpornem skladu.

Za člane, ki umró vsled železniške nezgode še pred dovršeno kareno dobo, se smatra kareno dobo z dnevom smrti kot dovršeno.

Ker se torej more kratko kareno dobo nuditi le tistim članom, ki pristopijo skladu do 31. marca 1912, opozarjamo funkcionarje, zaupnike in člane, da se bo pri poznejšem pristopu brezpogojno vztrajalo na dveletni kareni dobi.

Nadalje naznanjamo, da prične plačevanje prispevkov v tistem mesecu, v katerem pristopi član podpornemu skladu.

Vsi člani, ki so na primer meseca januarja pristopili podpornemu skladu za zaostale, imajo od tega časa plačevati prispevke.

Ob enem prosimo blagajnike krajevnih skupin, da takoj vposljejo izpolnjene pristopne izjave.

Nove pristopne izjave je naročiti, nemške pri centrali na Dunaju, slovenske in italijanske pa pri železničarskem tajništvu v Trstu.

Centralno vodstvo.

Dopisi.

Trst, Sv. Andrej. Kdo je pravzaprav postajenačelnik? Tu imamo policijsko ekspozituro, koje načelnik je radi raznih okolnosti dobro znani gospod Pasquali. Tega dobro rejenega gospoda je vredno si dobro ogledati, kadar koraka v svoji vsemogočnosti skozi razne postajne prostore. Pa saj ima tudi prav, ker železničarji, visoki in nizki, se mu klanjajo kakor svojim lastnim predstojnikom. In to morajo — če hočejo količkaj v miru živeti. Da se železničarje kaznuje na oblastno besedo tega gospoda, nam je sicer nerazumljivo, toda dejstva nam to potrjujejo. Dosedaj smo bili mnenja, da imajo pravico kaznovanja železničarskih prestopkov v železniški službi le naši predpostavljeni. Toda glej ga zlomka! — tu se izroča železničarje policijski kazni! Ali je tu že v navadi, da se kaznuje železničarja kar z dveh strani?

Kakor smo že prej omenili, je gosp. Pasquali avtokrat prve vrste. Vse sledi njegovim migljajem, in mislili bi, da tudi g. načelnik Stulier! Odkod to pride, nam ni znano, vendar pa je dejstvo, in vprašamo se: Kdo je pravzaprav načelnik postaje, g. inšpektor Stulier ali g. Pasquali? Kaj je merodajnejše, obratni urad ali policijska ekspozitura?

Ob tej priliki pa je umestno, če opozorimo na dražbe v tukajšnjem skladišču gospoda transportnega kontrolorja Cirkovnika, ki vtika vedno svoj nos v stvari, ki mu niso nič mar, tam pa, kjer bi moral pokazati svojo avtoriteto, pa ga ni najti. Če bi bil on navzoč pri dražbah, bi bila navzočnost g. Pasqualija odveč in ta bi ne bil primoran, da tudi stavi ponudbe, kot je bilo to pri znanem predmetu: »motor iz Nemčije«.

Železničarjem, višjim in nižjim, pa bi priporočali nekoliko bolj trdno hrbtenico napram temu gospodu, da se ne klanjajo kakor star pipec, ker smo mnenja, da intimo občevanje, kakor n. pr. kvartanje s tem gospodom ni kdove kaka odlika.

Toliko za danes. Če ne bo kmalu bolje, bomo primorani, da se pečamo z vsakim posameznim slučajem, kar za dotične gotovo ne bo prijetno.

Trst, državni kolodvor. Tukajšnji postajenačelnik je jako strog in kaznuje uslužbenca brez pardona za vsako malenkost. Vkljub temu pa je mnogokaj, kar gospod načelnik ne vidi. Znano je, da se tu brezskrbno šopirijo in uganjajo svoje neslanosti privrženci Z. J. Ž., ki jih uradniki zdatno podpirajo.

Tako na primer smo opazovali pri zadnjih volitvah v bolniško blagajno, da je sprevodnik Blaž Korošec, ki vozi navadno kot manipulant, bil prideljen rezervni službi, da ložje agitira za kandidate Z. J. Ž.

Toda to bi še naj bilo. Druga pa je, da se je na šapirografu, ki je določen v uradne svrhe, na tiskovinah državne železnice pomnoževalo kandidatne listke Z. J. Ž. To delo je izvrševal delavec, ki je zaposlen na postaji v lopi.

Tu se vidi, da vživa žolta gospoda posebno patronanco predstojnikov.

Človekoljuben železniški zdravnik. Iz Trsta, drž. žel. se nam piše: Začetkom februarja t. l. je nevarno obolela žena enega tukajšnjih vrhstavnih delavcev. Nje mož je šel k železniškemu mojstru, ki je tudi takoj spisal bolniški listek, ter izrecno navedel, da je obisk bolnice na nje domu potreben. Drugi dan — v pondeljek zjutraj — je dotični delavec šel h g. dr. Marklu, ter ga prosil

naj obišče njegovo ženo. Gospod zdravnik pa ni imel časa in je obljubil, da obišče delavčevu ženo v torek. Pa tudi v torek zdravnik ni prišel. Odpeljal se je v Rocol, ter naročil delavcu, naj ga prihodnji dan (v sredo) počaka ob 4. uri popoldne pri lekarni. Delavec je zares čakal od 4. do 6. ure vkljub burji in mrazu pri lekarni, ki mu jo je označil zdravnik, toda človekoljuben gospod doktor ni prišel.

Med tem pa se je položaj delavčeve žene tako poslabšal, da je v petek zvečer umrla brez zdravniške pomoči. Lahko si mislimo moževno bolelost, ko je videl umirati svojo ženo, ne da bi bil prišel zdravnik in to vkljub velikemu trudu in mnogih potih delavca. Žena bi bila morda okrevala, če bi se bil zdravnik vsaj nekoliko potrudil, da izvrši svojo dolžnost.

Ko je v soboto prišel delavec v ordinacijskih urah k zdravniku, da javi smrt svoje žene, ga zdravnik niti noter ni pustil.

Tu se nam vsiljuje vprašanje: Zakaj pravzaprav plačujejo uslužbenci prispevke v bolniško blagajno, če železniški zdravnik ne izvršuje svoje dolžnosti? Ali se mu ne zdi vredno truditi za obolele delavce in njih družine? Vedno bolj se množijo pritožbe zoper g. dr. Markla. Tu naveden slučaj bo najbrž imel sodnijske posledice.

Zmanjkuje nam besed, da bi primerno ožigosali tako zanemarjanje dolžnosti. Če že morajo uslužbenci plačevati, da zavarujejo sebe in svoje družine za slučaj bolezni, zahtevajo tudi po vsej pravici, da vrši zdravnik svojo dolžnost. Uslužbenci odločno zahtevajo, da se odstrani take železniške zdravnike, ki se ne zavedajo svojih dolžnosti.

Nabrežina. Na tukajšnji postaji imamo akademičnega izobraženega gospoda Veljaka, ki ga ob vsakem malenkostnem povodu napade nervoznost. Ta gospod pa svoje nervosti nikakor ne more brzdati in čisto sijo ohlaja na ubogih uslužbencih, s kojimi ima opraviti. Tako n. pr. je pred kratkim stresal svojo surovost, — pardon, reči smo hoteli nervoznost — nad nekim tukajšnjim premikačem — ime nam je dobro znano — ki mu je zbil čepico z glave, ter ga suval po pisarni semintje. Obnašal se je ta gospod tako, da bi se kaj takega sramoval čisto navaden, neizobražen rovtar. Gosp. Veljaku bi priporočali, da opusti svoje surovosti. Da se pa nauči kako ima z ljudmi postopati, naj si nabavi knjigo o lepem vedenju, ki mu bo gotovo mnogo koristila, če si jo dobro vtisne v spomin.

Na Pragerskem se dogajajo pod patronanco postajenačelnika Schneiderja take stvari, da je postaja že bolj podobna blaznici kakor pa kakšnemu železniškemu kolodvoru. Rajhsbindlarji počenjajo kar se jim zljubi. Te razmere že zdavnaj kričijo po trdni metli, ki bo izmetla ta avgijev hlev. Kar pa se je pred kratkim prigodilo, presega že vse meje in naša organizacija je že storila potrebne korake, da se stori konec temu nečuvenemu početju. O tej zadevi izpregovorimo še prihodnjic.

Domače vesti

ODPRTO VPRAŠANJE

c. kr. generalni inšpekciji avstrijskih žel.

C. kr. generalno inšpekcijo prosimo, da nekoliko pregleda urnike (Stundenpässe) in pa knjižice osebja c. kr. žel. obratnega urada v Trstu. Iz tega se bo prepričala, da se tu vporablja osebje tovornih vlakov skozi 28 ur nepretrgoma v vožni službi in da se obstoječih turnusov ne vpoštevata radi pomanjkanja osebja.

Prosi se za nujno odpomoč, ker sicer osebje ne prevzame nobene odgovornosti za posledice, ker je preobloženo v službi.

Osebje tovornih vlakov
v Trstu c. kr. drž. žel.

Velika tatvina v vlaku. Dne 28. m. m. je dospel na Dunaj pariški dragotinar Albert Lövi z brzovlakom iz Pariza in naznanil

policiji, da mu je med vožnjo izginilo v vlaku za 250 tisoč frankov biserov in briljantov poleg 3800 frankov v gotovini. Povedal je, da je imel dragocenosti v listnici, ki je bila privezana na varnostno verižico in sicer v notranjem žepu suknje. Lóvi je sam spal v oddelku.

Vohunski odlok železniškega ministrstva. Po srečnem naključju je zagledalo svetlobo javnosti sledeče pisanje:

C. kr. okrajnemu glavarstvu
v

C. kr. železniško ministrstvo je naročilo podpisnemu ravnateljstvu, da na začetku vsakega leta poroča o stanju in razvoju društvenega življenja med železniškimi uslužbenci tukajšnjega uradnega okoliša v preteklem letu.

Da ustreže temu nalogu, si usoja podpisano ravnateljstvo prositi za predložitev seznama vseh društev v okrožju ondotnega c. kr. okrajnega glavarstva sočasnih društvenih vodstev in števila društvnikov.

Nadalje si dovoljuje c. kr. ravnateljstvo prositi za poročilo o delovanju dotičnih društev, oz. krajevnih skupin, o strujah, pojavljajočih se na zborovanih in o obsegu tujih vplivov, uveljavljajočih se v radikalnih smereh.

C. kr. ravnatelj:

Železniško ministrstvo bi bilo rado poučeno o »radikalnih strujah« in o obsegu tujih vplivov. Zahteva ravnateljstva, da okrajno glavarstvo špionira železničarje, je precej predrzna, zakaj uradni delokrog železniškega ravnateljstva se razteza na železnice in preko te meje ne sega. Politična oblast bi morala prav odločno zavrniti predrzno in nesramno insinucijo podjetnika, ki mu ni prav nič mar, kako uporabljajo uslužbenci svoje državljanske svobodščine. Ampak ministrski odlok je le jasen dokaz, kakšen brezdajni strah ima železniško ministrstvo pred železničarsko organizacijo.

Zgradba belokranjske železnice. V ponedeljek dne 18. t. m. se začne graditi belokranjska železnica. Ta dan bo v Novem mestu slavnostno zasajena prva lopata v zemljo. Na to slavnost pridejo seveda zastopniki deželne vlade in avtonomnih korporacij, pričakujejo pa tudi, da pride železniški minister baron Förster.

Strašna smrt premikača. Na stadlavski postaji se je zgodila velika železniška nesreča. Med premikanjem krajevnega vlaka je zgrabil na drugem tiru premikajoči se vlak nadpremiškača Riharda Darička in ga zagnal na tla. Čez nesrečnika je drvelo pet vagonov. Ko so vozove ustavili, so ga potegnili izpod koles tako zmečkanega, da ga niso skoro spoznali.

Velika železniška nezgoda na severni železnici. 20 oseb težko, 33 lahko ranjenih. Na železniški progi severne železnice Krakov—Dunaj se je dogodila včeraj navsezgodaj velika železniška nezgoda. Nezgoda se je zgodila blizu postaje Trzebinje ob 4. in 20 minut zjutraj. **Dvajset potnikov je bilo težko, 33 pa lahko ranjenih; ponesrečenci so sami delavci;** delavec Jasko je umrl čez tri ure. Vlak je vozil samo delavce, ki so potovali na Prusko.

Kako se je zgodila nesreča. Nesreča se je zgodila na ta način, da je zadela lokomotiva, ki so jo premikali, obvlak. Lokomotivi sta se razbili, vagoni so se nagrmadili drug na drugega. Krivdo prisojajo strojniku, ki se ga je hipoma polastila dušna zmedenost.

Avstrijska železniška tarifna politika. »Allgemeiner Tarifanzeiger« je v svoji 50. številki priobčil sledečo vest:

»Dobili smo sledeči dopis: Trst, 6. decembra 1911. Naslov: »Allgemeiner Tarifanzeiger« Dunaj. Vitkoviške rudniške in železarske družbe nas obveščajo da se bo 3469 metrskih stotov gradiva za zgradbo ladij radi visokih železniških tarifov poslalo naši ladjedelnici preko Hamburga.

Blago bo v čolnih po Odri odpravljeno v Hamburg in od tam s parnikom nemške levantske proge v Trzič (Monfalcone). Usojamo si, Vas opozoriti na ta način prevažanja itd.

Podpis: *Cantiere navale* Triestino.

Ta notica je značilna. V Avstriji se uganja tarifno politiko, ki omogoča, da so pošiljatve iz Movravske Ostrove v Trzič cenejše če imajo svetovno potovanje za seboj, kot pa če bi šle naravnost preko Trsta, kar bi bilo bolj naravno. Vsled tega trpijo avstrijske državne železnice izgubo na dohodkih. To pa tudi v jasni luči pokaže patriotična srca Rotschilda, Gutmanna in drugih, ki pošiljajo radi neznanega prihranka gradivo za zgradbo *avstrijskih* ladij po nemških železnicah in parnikih.

INOZEMSTVO.

Kjer imajo delavci politično moč . . . V nobeni državi na svetu nimajo delavci toliko politične veljave kakor v Avstraliji in vsled tega tudi delavsko zakonodajstvo ni nikjer drugod tako razvito. Kar označujejo pri nas meščanski modrijani za sanje, je na avstralskem otoku že davno uvedeno in z državnimi zakoni potrjeno. Nemški pisatelj Manes je opisal v posebni knjigi vtiske v avstralskega potovanja, ki so mestoma tako zanimivi, da jih je vredno omenjati.

Avstralski delavci so v trdih bojih dosegli, da je $4 \times 8 = 24$. V proslavo tega svojega uspeha so postavili pred zveznim parlamentom spomenik iz kamna na katerega so zapisali to čudno formulo. V tej formuli je obsežena glavna delavska zahteva, po kateri stremi na milijone delavcev po vsem svetu: 8 ur dela, 8 ur počitka, 8 ur razvedrila in 8 silingov na dan. Koliko milijonov delavcev čaka na 10 urni delavnik in koliko se še dandanes bori za 12 urno delo!

V Avstraliji delavec ne dela več nego 8 ur na dan. Trgovski uslužbenci delajo po 52 ur na teden in so prosti v soboto ob eni popoldne do ponedeljka zjutraj. Ženske delajo po 45 ur na teden.

Tudi mezda avstralskih delavcev visoko presega mezde v ostalih deželah. Zakonito je uvedena minimalna mezda in noben podjetnik ne sme plačevati delavcev pod tem minimom.

Vsaka delavnica, kjer delata več nego dva delavca, je postavljena pod kontrolo obrtnega nadzornika. Vsako obrtno delo pred 14 letom je prepovedano, prav tako prepoveduje zakon uporabljanje mladostnih delavcev izpod 18 let težka dela. Varstvo otrok je v Avstraliji jako lepo urejeno. Pijanim staršem ne puste otrok, da bi jih sami vzgajali, temveč jih jim odvzamejo in izroče v izrejo poštenim družinam na državne stroške. Mladina, vzgojena na državne stroške, ostane pod državno kontrolo do 18. leta.

Zanimivo je, kako so v Avstraliji preskrbljeni stari delavci. Mnogo bojev je morala dovojevati delavska stranka, preden je dosegla brezplačno zavarovanje za starost. V Novi Zelandiji ima vsaka 65 let stara oseba pravico do državne penzije, ki sega do letnih 600 K. Izplačujejo se penzije na poštnih uradih. Invalidno rento dobivajo vsi invalidi, ki so stari nad 17 let in ki so ponesrečili. Leti je bilo 25.300 starih delavcev s penzijo in je država žrtvovala v ta namen okolo 35 milijonov kron.

Kdaj dosežemo pri nas vse to? Samo če se omenijo te zahteve, že govore kapitalistični podjetniki o propadu vsega domačega in z vsemi sredstvi se trudijo, da preprečijo še tako skromen socialno-politični korak. In vendar Avstralija gospodarsko prav lepo procvita. Vzrok, da uživajo avstralski delavci socialno-politične naprave, po katerih pri nas šele stremimo, je v tem, da so si avstralski delavci z zglodno organizacijo osvojili državno oblast. Tudi pri nas vede bližnjica do boljsega življenja preko državne oblasti. Za osvojitve državne oblasti pa je treba razredno zavednega, s socialističnimi idejami prepojenega in v organizacijah izšo-

lanega delavstva. Socialistična propaganda in organizacija, to je ključ do uspehov!

Karambol na železnici. V Kanadi se je zgodila velika železniška nezgoda. V pokrajini Saskačevan je skočil vlak kanadske severne železnice v reko Saskačevan tisti hip, ko je peljal čez most. Deset do petnajst oseb pogrešajo. Najbrž so utonile. Okolo dvajset potnikov je ranjenih.

Umor v vlaku. Na progi Pariz-Lijon so našli v vagonu tretjega razreda ponoči 27. februarja mesarja Martza mrtvega in oropanega svoje gotovine 3000 frankov. Martz je bil petindvajsetkrat zaboden. Dva zločinca sta skočila z vlaka in izginila v noč, tretji pa je bil toliko drzen, da je oddal na kolodvoru okrvaljen vozni listek.

TEHNIČNI PREGLED

O starosti avstrijskih lokomotiv. *Splošna izkušnja uči, da je lokomotiva po 30-letni uporabi v takem stanju, da je nje nadaljnja uporaba le v najredkejših slučajih mogoča. Seveda je trajnost lokomotive bistveno odvisna od nje izrabe. Tako na primer so prejšnje zasebne železniške družbe pri uporabi lokomotiv šle daleč čez prej navedeno mejo. Kako daleč nazaj pa je tudi ta meja, je vendar izreden slučaj, da še imu severna železnica eno lokomotivo iz leta 1848. in eno iz leta 1849. Te dve lokomotivi ste tako stari, da še prekašata dvakratno starostno dobo normalne lokomotive.*

Da je njih slog poseben in poleg moderne velikanske lokomotive čuden, je umevno. Ti dve lokomotivi sta najbrž najstarejši v Avstriji. Pri severozapadni zvezni železnici se nahaja še osem lokomotiv iz leta 1858. Te so torej po 53 let stare. Najstarejši dve lokomotivi češke severne železnice sta iz leta 1865. Prej sta bili last nekdanje Turnov-Kralup-praške železniške družbe, ki je leta 1882 prešla v upravo češke severne železnice. Ti dve lokomotivi sta torej 46 let stari. Državnoželezniška družba še ima lokomotive iz leta 1866. Avstrijske državne železnice imajo razmerno malo lokomotiv, ki so stare nad 30 let. Najstarejša je iz leta 1861, ki so jo državne železnice prevzele od nekdanje češke zapadne železnice. Toda tudi nje dnevi so že šteli.

Če pomislimo kakšnemu naporu je izpostavljena lokomotiva, je čudno, da so nekatere njih dosegle tako visoko starost. Seveda se uporablja take lokomotive le še v popolnoma postranske namene (premikanje v kurilnicah itd.)

Taki eksemplarji bi bili vredni, da se jih postavi v železniški muzej, da se v primeri z modernimi stroji vidi velikanski napredek strojevene industrije in razvoj avstrijskih železnic.

Inžener J. Tišnovsky.

RAZNE STVARI.

Električni ljudje in električni kraji. Bralka novojškega lista Feralda je opazovala na sebi električne pojave in se je vznemirjena obrnila na uredništvo lista po pojasnilo. Vznemirjeni gospe je bil pojasnil zanj ne navadni pojav Camille Flammarion in ji dokazal, da to ni nič nadnaravnega. Flammarion pripoveduje: Lepa dama iz velikega sveta je prišla lepega mrzlega zimskega jutra k meni in me vsa osupla in vidno razburjena vprašala, kako to, da njene posteljne odeje ponoči gore. Šel sem z njo v temačno sobo in videl, da se utrinjajo od njenih las prskatajoše iskre, ako jih češe z glavnikom. Prav tako so pršele tudi iz njene svilnate in volnene obleke svetle iskre, ako si jih pogladil. Slične pojave so mi sporočili tudi očividci, ki se nanje lahko zanesem. Ta pojav se da čisto lepo razložiti z zračno elektriko, v katero smo časi tako potopljeni kakor v kopelj. Precej redki so ti pojavi po naših krajih, kajti porajajo se samo ob posebnih vremenskih okoliščinah, ki ob našem zmernejšem podnebjem niso tako pogostne. V nekaterih

deželah, kjer pritiska ob suhem in električnem zraku zelo strupen mraz, so ti pojavi navadni. Tako v Kanadi. V Vinipegu naraste ob določenih dnevih zračna elektrika do take višine, da začutita dve osebi ščipanje v rokah, ako si ju podata in da prasketajo v temi svetle iskre iz prstov. Ta dejstva so mi opisali razni opazovalci, med njimi velika tragedinja Sara Bernhardt, ki je bila v teh krajih. Redkejši so ti pojavi v gorkih deželah, kjer je zrak prav tako suh in nasičen, na primer na Tenerifi in v Sahari.

Čenstohovsko cerkveno razbojstvo pred sodiščem. Dne 7. marca popoldne so razglasili sodbo v procesu zoper zločinske menihe v Čenstohovu. Pater Damazij Macoh je obsojen vsled umora, ponarejanja dokumentov, poverjenja in tatvine na dvanajst let katorge in na dosmrtno pregnanstvo v Sibirijo. Soobtožena H. Macohova je obsojena, na dve leti težke ječe. Meniha Starczewski in Olesinski sta dobila po pet in po eno leto ječe.

Znamenje časa. V Londonu se je nutil pred kratkim občinstvu nenavaden prizor. V eni izmed najživahnejših ulic so opazili ljudje zelo skrbno oblečenega moža, ki je šel počasi svojo pot. Na hrbtu pa je imel pritrjen plakat z naslednjim napisom:

»V vseh pisarniških delih dobro izvežban trgovski sotrudnik želi službe. Obrniti se je do njega samega tu!«

Dokaz, kako vedno ostrejšje oblike zavzema v današnji kapitalistični družbi boj za obstanek med izkoriščanimi sloji.

Kako »zaslužijo« miljonarji svoje milijone. Ameriška zvezna vlada je bila imenovala poseben odbor, ki naj bi preiskal račune in kupčije jeklenega trusta. Preiskavo knjig so poverili gospodu Mc. Ræu, ki je že napravil poročilo o preiskavi. Poročilo z nedvomno jasnostjo osvetljuje staro resnico, da v današnji kapitalistični družbi gromadijo ogromne dobičke ravno tisti, ki najmanj delajo ali pa navadno celo nič. Njih edina »zasluga« je, da dajo denar, ki so ga ali podedovali ali prišpekulirali. Tako je zaslužil tudi ameriški milijonar Morgan strahotno število 345 milijonov samo zatagadelj, ker je dal amerškemu jeklenemu trustu svoj denar. In koliko nečloveškega izkoriščanja proletariata po najraznovrstnejših strokah je bilo treba, preden so s svojim delom ustvarili to ogromno milijonsko bogastvo, ki je po prilici steklo v globoko milijonarjevo blagajno...

Najstarejši narod na zemlji. Maori na Novi Zelandiji uživajo slavo najstarejšega naroda na zemlji. Žal, da so že skoro izumrli; zatagadelj je zadnji čas, da se zbero podatki o njih življenju. Zares dragoceno zbirko različnih maorskih predmetov je podaril Leo Buller državnemu muzeju v Wellingtonu na Novi Zelandiji. Vsega vkup je okolo 700 predmetov neprecenljive vrednosti. Zbirka obsega okrasko in orožje iz zelenega kamna ter lepe iz lesa izrezane predmete. Nadalje majhen, zelo lepo oblikovan lehak čolnič. Zbirka obstoji tudi iz kamnitih predmetov, največjih in najlepših od vseh doslej znanih. Največje vrednosti pa so maorske obleke, med njimi dve iz pasjih kož od leta 1838. V zbirki je tudi vrsta orodja, ki ga rabijo Maori pri svojih delih. Večinoma je zbral orodje Bullerov oče, ki mu gre velika zaslug, da je raziskal novozelandske tiče. Novozelandski vladi je napravila zbirka povsem umljivo veselje, ki je našlo odmev v parlamentu. Zbirko shranijo v posebnem muzeju, ki jo skrbno zavarujejo proti požaru.

Obstrukcija strojevodje. Ministrki predsednik Giolitti hodi ob večerih rad iz Rima v Frascati, kjer navadno ostane do jutra, da se potem z železnico vrne nazaj v Rim. Na tej železnici pa je služboval hudomušen strojevodja, ki je vozil z drugim dopoldanskim vlakom Frascati-Rim. Kadar se je nahajal v vlaklu ministrski predsednik je strojevodja z natančnostjo in strogostjo začel delati po službenih predpisih, z drugimi besedami, začel je nekako pasivno rezistenco: pri vsaki priliki je odpiral piščalko, da je stroj piskal kakor nor, in pri vsaki najmanjši postajici

je vozil tako počasi, da le gospod Giolitti vsakokrat napol gluh prišel kako uro pozneje v Rim, nego bi moral priti ob normalni vožnji. Šala je bila jasna toda proti strojevodji in strojniku, ki je bil ž njim v lžezi, se ni dalo nič napraviti, ker sta se lahko sklicevala na to, da sta se z izredno vestnostjo ravnala po službenih predpisih. Da napravi tej neprijetni šali konec, je pomaknilo sedaj rimsko železniško ravnateljstvo vestnega strojevodjo na višjo stopnjo, samo da se ga je na lep način iznebilo iz službe na progi Frascati-Rim.

Vršili so se sledeči shodi in zborovanja.

Kormin. Na občnem zboru tukajšnje vplačevalnice, ki se je vršil dne 15. m. m., so bili v odbor izvoljeni sledeči sedrugi: Anton Lorenzon, predsednik; Evgen Zorzon, namestnik; Josip Zanulin, blagajnik; Ivan Bigot in Jakob Minon, kontrolorja.

Dopise za vplačevalnico Kormin je pošiljati na naslov: Anton Lorenzon, Trst, ulica Belvedere 57, I. nadstropje; v denarnih zadevah pa na naslov: Josip Zanulin, vrhovni delavec v Korminu.

Gorica III. Dne 8. t. m. se je vršil v Gorici občni zbor krajevne skupine III. Iz poročila posnemamo, da je imela skupina K 110442 dohodkov in K 104201 stroškov; ostane v blagajni K 6241. V blagajni za podporni sklad je bilo K 52291 dohodkov in K 186— stroškov. Podporni sklad za slučaj smrti je imel K 250— dohodkov in K 142— stroškov.

V novi odbor so izvoljeni sledeči sodrugi: Friderik Steiner, strojevodja, predsednik; Karol Kremšar, podpredsednik; Josip Zurhalek, II. podpredsednik; Herman Raab, zapisnikar; E. Gabrielčić, Viljem Mars, namestnika; Adolf Herzig, blagajnik; Hugon Schiffner, Josip Kramer, namestnika; Josip Zbašnik, Friderik Pohl, Ljudevit Faulhammer, odborniki; Ivan Wedam, Ivan Wetsl, kontrolorja.

Nato je poročal sodr. Kopač o zadnjem železničarskem gibanju in potem sodrug Kremšar o tržaški konferenci strojevodij. Obe poročili ste bili z zadovoljstvom sprejeti na znanje.

Vršijo se sledeči shodi:

Skupini Trst I. in III. sklicujeta v sredo 20. marca 1912 zvečer v gostilno »International« družtven shod z dnevnim redom:

1. poročilo delavskih odbornikov; 2. slučajnosti.

Železničarji, ako hočete poizvedeti kaj delajo vaši zastopniki v delavskem odboru v vašo korist, pridite vsi na shod ter pokažite s tem svoje zanimanje za stvar.

Odbor.

Dne 22. marca 1912 ob 9. uri predpolodne se vrši v Gradcu »Juliensäle« konferenca kurjačev južne železnice z dnevnim redom: 1. položaj kurjačev južne železnice in regulacija spremenljivih prejemkov; 2. organizacija in taktika; 3. slučajnosti.

Celje. Dne 23. marca 1912 se vrši občni zbor naše krajevne skupine z običajnim dnevnim redom.

Dne 25. marca 1912 ob 9. uri predpolodne se vrši v Ljubljani v restavraciji »International« (Petrič), konferenca v svrhu postavljenja kandidatov za delavski odbor tržaškega državnoželezniškega ravnateljstva.

Dne 26. marca 1912 ob 9. uri predpolodne se vrši v Ljubljani v restavraciji »International« (Petrič), konferenca v svrhu

postavljenja kandidatov za personalno komisijo državne železnice.

Dne 27. marca 1912 ob 3. uri popoldne se vrši v Ljubljani v restavraciji »International« konferenca vratarjev južne in državne železnice.

Zahvala.

Podpisani se iskreno zahvaljuje vsem sodrugom in prijateljem, ki so mu tekom njegove dolgotrajne boleznin naklonili podporo prvokrat K 45:50 in potem še L 28:80

Anton Pertot,
kurilniški delavec.

V Trstu, dne 5. marca 1912.

Člalnica uredništva.

I. G. v L. Vašega spisa ni možno objaviti v sedanji obliki; moralo bi se ga popolnoma predelati.

Usebina št. 5. z dne 1. marca 1912.

Članki: Naš sklad za posmrtno odpravnino. Solidarnost in organizacija. Kolkovina. Častna dolžnost vsakega delavca. Z južne železnice (Konec). III. Državna konferenca. Konferenca strojevodij v Trstu.

Dopisi: Ljubljanski železniški kurjači. Domače vesti: Iz Frančiškove ulice. Nabrežina. Obveznice »Zarje«. Nov vlak na progi Zidani most-Zagreb.

Inozemstvo: Štirideset let agitacijskega dela socialno demokratične stranke v Nemčiji. Karambol na železnici. Električni obrat na angleških železnicah. Poslabšanje življenja delavstva.

Izpred sodišča: Podjetnik je obvezan za odškodnino, če opusti naznanilo nezgode.

Gospodarski pregled: Stanovanje v Trstu se podraže. Socialno-demokratičen davčni program.

Raznoterosti: Zmanjšanje števila katoliških praznikov v Avstriji. Najplodovitejše plemo v Avstriji. O davkih čenstohovski cerkveni rop. Hudičeva hierarhija.

Iz organizacije: Skupina Trst II. Ptuj. Poročila o shodih: Ljubljana. Ljubljana. Trst I. Gorica III.

Pozor sodrugim!

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

„ZARJA“

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

celoletna	K 18.—
polletna	„ 9.—
četrtletna	„ 4.50
mesečna	„ 1.50
za inozemstvo celoletno	„ 30.—

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

Posamezna številka 6 vin. v administraciji in tobakarnah.

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

Kavarna UNIONE - Trst

Ulica Caserma in ulica Torre Bianca

— Napitnina je odpravljena. —

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

Izdajatelj in odgovorni urednik Josip Kopač.

Tiska Ergotin Priora v Kopru.