



**PROSTA  
VODI  
POT K  
NAPREDKU**

# ŽELEZNIČAR

**GLASILO SLOVENSkih ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV**

Uredništvo se nahaja v Trstu ulica  
Boschetto, 5 - Telefon 1570.  
Upravništvo Dunaj V. Zentagasse 5.

Izhaja v Trstu 1 in 15 vsaki mesec  
Nefrankirana pisma se ne sprejemajo.  
Rokopisi se ne vračajo.

Naročnina za celo leto 9.40 K.  
za pol leta 4.70 K.  
Pozamezna števil. 18 vin.

## NAPREJ!

Ne pretiramo, ako trdimo, da se sme le malo katera organizacija ponašati s tolikimi in takimi uspehi, kakor organizacija železničarjev. Nočemo naštevati na tem mestu razne uspehe železničarske organizacije, na katero smejo delavci biti in so tudi ponosni. Zadnji uspeh, zadnje izboljšanje gmotnih razmer uslužbencev c. k. državne železnice in ovire, ki jih je morala organizacija preprečiti, da je dosegla za delavstvo v pretečeni št. našega lista natančno pojašnjena izboljšanja, so najboljši dokaz, da zna ta organizacija s vsemi močmi braniti interese vseh železničarskih uslužbencev, da se voditelji organizacije zavedajo svoje dolžnosti in da smejo železničarji v vsakem trenutku, v vsakem slučaju računati na moč svoje organizacije in na upliv, ki si ga je priborila s svojo močjo, s svojim resnim nastopom ne samo med delavstvom ampak tudi pri kompetentnih krogih, ki hočejo v svojih rokah imeti ekzistenco delavstva.

Ampak, kaj bi govorili še nadalje o stvarih, o katerih je prepričan že vsak zaveden železničar? Kje žive železničarji, ki ne bi hoteli še priznati, da bi bili brez organizacije še vedno tam, kjer so bili pred desetimi leti? Sa, mo oni, hi se še niso zavedli svojega razreda samo oni, ki se še ne zavedajo suženstva in izkoriščevanja, v katero jih je uklenila meščansko kapitalistična družba, samo oni, ki se niso zmožni čutiti ponižanja, v katero jih tlači kapitalizem, samo oni ne čutijo še orjaške moči, ki so si jo priborili potom organizacije in ne morejo vsled tega biti ponosni na to organizacijo, ki jim pripravlja pot do boljšega življenja in ojačuje v delavstvu prepričanje, da mora kralju priti trenotek, ko se na razvalinah krivice, ki jih vstvarja današnja družba, zgradi nova družba ljubezni, enakosti in svobode.

Ampak ravno tako, kakor so zavedni železničarji prepričani, da temelji moč njihovega napredka na moči organizacije, ravno tako morajo biti tudi prepričani, da do trenutka, ko si kapitalizem upa ugovarjati katerim si bode zahtevalam organizirancev, da do tedaj se morajo zavedati, da njihova organizacija še ni popolna, da morajo ravnati s sedanjo močjo tako, kakoršne so pač razmere, proti katerim sedanja moč še ne zadošča in, da je dolžnost vsakega zavednega železničarja delati s vsemi svojimi močmi, da se moč organizacije ojači, da se organizacija spopolni, da ji bo mogoče lažje in uspešneje bojevati se za pravico proti krivici, za ljudstvo proti ljudskim sovražnikom, za delavstvo proti njegovim izkoriščevalcem.

Poslanec Ellenbogen, je v državnem zboru zabteval od vlade, da zboljša plače uslužbencem državne železnice za 20 milijonov. Lažljivo in nepošteno je od meščanskih strank, ako trde, da je bil ta predlog poslanca Ellenboga navadna politična poteza, ki naj bi bila spravila v zadrego zastopnike protidelavskega meščanstva. Poslanec Ellenbogen, pozna predobro neugodne razmere v katerih se nahajajo uslužbenci državne železnice, vedel je da imajo kot delavci pravico do življenja, ki ga vsled sedanjih nizkih mezd in prevelikega delavnega urnika nimajo. Zastopniki meščanstva so državnim proletarcem negirali boljše življenje. Glasovali so za vse protidelavske predloge, za delavstvo ničesar. Kaj je bilo temu vzrok! Vedeli so, da se ne zavedajo še vsi železničarji bede, v kateri žive. Da bi bili vsi železničarji združeni v to našo organizacijo, bi bila njihova moč še veliko večja in bi si meščanski zastopniki ne bili upali odreči delavstvu to, kar mu je nujno potrebno.

Vlada sama je bila od meščanskih strank bolj previdna, bolj pravicoljubna. Ne ničesar, kakor so rekli meščanski branitelji, ampak vsaj polovico od tega, kar je sodr. Ellenbogen zahteval, je ponudila železničarjem. Toda to, kar niso hoteli dovoliti meščanske stranke, to kar ni hoteli dati vlada, to je organizacija prisilila vlado, da je dovolila. Ne toliko kolikor je bilo

treba, ampak vse kar je bilo mogoče, in samo to kar je bilo mogoče je dosegla organizacija za uslužbence državne železnice. Dobro je, da železničarji to vedo in da se prepričajo, da je treba še vedno dalje delati, da postane moč organizacije največja, njena volja neomejena.

Nesmiselno bi bilo, da bi se železničarji vsedli sedaj mirno na pridobljena izboljšanja in se zazibali v spanju pravičnega. Vsak mora biti prepričan, da vse kar je dobil ni niti mač del od tega kar bi morali dobiti, da moramo napeti vse naše moči, da spravimo v organizacijo še vsakega nezavednega tovariša, da prepričamo vse tovariše, da so še sužni, še izkoriščani in, da se jih hoče še vedno ponižavati. Veliko smo dobili potom svoje organizacije. Na to organizacijo moramo biti tedaj ponosni. Toda naš cilj je pravica, svoboda in bratsvo. Da pridemo do tega pa moramo delati in delati in delati.

Brez dela ni napredka, brez napredka ni mogoče doseči cilja. Zatorej tovariši, na delo za organizacijo, za delavstvo, za socializem. Na delo za življenje! Naprej do končne zmage pravice nad krivico, ljubezni nad sovraštvom, svobode nad suženjstvom. Naprej....!

## Razvoj avstrijskih državnih železnic.

(Nadaljevanje in konec).

Tendenco podržavljenja železnic je bila uzakonjena s zakonom od 14. decembra 1877. S tem zakonom je bila vlada ovlašćena, da garantiranim železnicam sme dajati tudi posojila za pokritje izgube na obratnih stroških. Ob enem pa si je izgotovila pravico, vzeti obrat onih garantiranih železnic, katerim je taka posojila dovolila, v svoje roke, to je v državno režijo. Za povrnitev teh posojil so se izdala strožja določila nego so obstajala preje. Nadaje je bila vlada ovlašćena, da obrat onih garantiranih železnic, ki so v zadnjih petih letih zahtevale več nego polovico garantirane čiste dohodke, vzame takoj v svojo lastno upravo. In končno si je vlada tudi izgotovila posebno pravico, da jej pri eventualnem nakupu garantiranih železnic ni treba izplačati efektivno vseh dolgov in tudi ne vse kupne cene, nego, da more vse to pokriti začasno z državnimi vrednostnimi papirji.

Tako se je začelo sprejemati garantirana privatna železniška podjetja v državni obrat, počelo se je sistematično podržavljenje istih. A ne samo s podržavljenjem se je operiralo, začelo se je tudi graditi različne nove proge na državne stroške. In razvoj v tem pogledu je bil toliko pomembnejši, ker se je vršil paralelno s sosedno prajzovsko državo. Leta 1879 je država zopet imela v svoji lastni opravi 950 kilometrov železniške proge, to je toliko kakor leta 1854, ko jih je začela rasprodajati. Seveda so bile vse te proge le manjše vrednosti, in še danes trpi vsled tega naša državna blagajna. No, državno-železniška mreža se je razvijala prav lepo naprej do 1884, ko je dosegla že 5103 kilometre dolžosti.

Ali, ravno v tem bujnem razvoju podržavljenja, si je vlada zopet zajezila za kakih 20 let vsak napredek v tem svojem podjetju. Storila je nepremišljeni korak; leta 1885. je namreč podaljšala privilegij Cesar-Ferdinandove severne železnice za daljših dvajset let. S tem si je onemogočila podržaviti to važno progo do leta 1904. Kaj je državo napolnilo do tega negospodarskega koraka, nam je še danes nerazumljivo. Država je isti čas imela v svoji upravi že obedne obsežni progi severnovzhodno in pa zahodno, z vsem postranskim omrežjem, sta bili naravnost navezani na severno železniško črto. Njih razvoj je bil povsem odvisen od podržavljenja te slednje. Pri nas so se na gospodarskem polju godili vedno čudeži nazadnjaške politike in jeden takih čudežev je tudi podaljšanje privilegija Cesar-Ferdinandove Severne železnice za 20 let.

Država je v tem svojem delovanju počivala do leta 1906. Koncem tega leta se-le se jej je namreč posrečilo dobiti v svoje roke Severno progo in tako započeti na novo pred 20 leti pretrgano delovanje. Tu je počela naj-novejša era v razvoju avstrijskih državnih železnic in tu je bil še-le početek ustvarjenja jednotne državno-železniške mreže.

Podržavljenje Cesar-Ferdinandove severne železnice je bila s 1. januarjem 1907 perfektna stvar. Koncem tega leta je imela država že 10.613 kilometrov proge ki je bila prav njena last, vrhu tega pa je upravljala v svoji režiji še drugih 4360 kilometrov. V rokah privatnikov je ostalo le še 32 odstotkov to je 5447 kilometrov onih avstrijskih prog, katera radi svoje važnosti za promet država preje ali sleje mora dobiti v svoje roke. Približno 1530 kilometrov pa tvori ostanek avstrijske železniške mreže, ki so večinoma lokalne in ozkotirne proge, ki brez vsake skode morejo ostati tudi naprej v upravi zasebnih podjetnikov ali pa posameznih dežel.

Sedanji železniški minister Dr. Derschatta je glasom svojega zadnjega programa, ki ga je predložil parlamentu, sklenil podržaviti najpreje proge privilegirane avstrijsko-ogerske državno-železniške družbe, v dolžosti 1366, Južno-severno nemško zvezno železnico, v dolžosti 258 kilometrov in pa Česko severno progo v dolžosti 349 kilometrov, skupaj 2000 kilometrov.

Že od leta 1895 sem so vse vlade izdelavale programe o podržavljenju omenjenega kompleksa 5447 kilometrov ali nijedna ni bila v stanu to delo le zapričeti. Delale so brez vsakoga načrta in hoteli so izključiti od podržavljenja vse one železnice ki so skupne z ogerskimi progami. Ogrov so se bali vedno, kakor se jih bojé tudi še danes in to je bil vzrok, da s podržavljenjem prog niso mogli nikamor naprej.

Ogrski državniki so diktirali, naši so pa ubogali. Oni so hoteli še nadalje obdržati vpliv na prometno in tarifno politiko avstrijskega dela skupnih železnic in so radi tega smatrali za Ogersko naravnost škodljivo, če bi se avstrijske proge skupnih železnic podržavile. Nasprotno pa se ogerska vlada niti malo ni ozirala na Avstrijo, kadar je podržavljala takaj ležeče proge skupnih železnic.

Se-le v zadnjem času je vlada dobila malo korajže vsled energičnega nastopa današnjega parlamenta in je začela misliti na interese skupnih železnic, posebno Kašavsko-Oderberške proge. Ta proga je bila v popolni odvisnosti Ogerske. Toda tudi glede nje podržavljenja se v odnosnih pogajanjih ničesar ni doseglo in se je sklepalo le nekaj glede naprave drugega tira, glede nekakega neodvisnega ravnateljstva i t. d. Istotako je tudi južna železnica pod vplivom ogerskih državnih patentov. V zadnjih 15 letih je bilo mogoče, da se stori vsaj nekaj priprav za podržavljenje imenovanih dveh glavnih prog, a vse vlade niso imele niti te zmožnosti. Vendar pa se vidi, da ima današnja vlada resno voljo izvršiti program sedanje železniškega ministra in podržaviti od njega projektirane goriomenjene tri proge v skupni dolžosti 2000 kilometrov. Odnosne pogodbe so že podpisane in naloga parlamenta bo, iste tudi odobriti.

Največjega pomena za državo imajo proge državno-železniške družbe. Akcije te železnice so takorekoč mejnarodni vrednostni papirji, s katerim se na borsah največ igra. Teh akcij je okoli 500.000 a jih v Avstriji nimamo niti peti del. Največ jih imajo v rokah Francozje, ki so jih že takoj o priliki osnovanja družbe pokupili kakih 250.000. Karakteristično je, da na občnih zborih vedno odločuje le en majhen del akcionarjev o usodi večine. Na občnem zboru leta 1904 je bilo na primer zastopanih le 50 akcionarjev s 271.475 akcijami, istotoliko akcionarjev je bilo zastopanih leta 1905 s 63.786 akcionarjev z 72.646 akcijami.

Državno-železniška družba je od vlade dobivala vedno novih koncesij, stare ki jej niso bile po volji je spreminjevala vsled česar se je nje moč širila preko vlade. Nje akcijske narjave so znali vlado dobro pritisniti, da jim je vse pridobljene koncesije zjediniła ter je določila čas ko ima podjetje zapasti državi na 31. decembra 1965. S tem je vlada dobo zapalosti podaljšala za daljših 18 let, in od železniške družbe ni zahtevala zato niti novčiča. Državno-železniška družba je pa s tem dobila lepo darilce, ki se more ceniti na 250 milijonov kron. Ozirom na te okolnosti si moramo pač misliti, da so bila pogajanja jako otežkočena. Vendar je vlada premagala vse in gre gladko po začrtanem programu naprej. Nedejati se moremo tedaj, da nam s tem delovanje utrdi temelj moderne človeške družbe, na katerem se bode le-ta dalje razvijala. Podržavljenje železnice nas vodi v lepo bodočnost in opominja sedanjo izkriščevalajočo človeško družbo, da se bliža konec njeni samovladi.

## Odlomek o stavkanju.

Za nobeno stvar se delavstvo tako hitro in tako lahko ne navduši, kakor za kak boj. Takoj je pripravljeno stopiti v stavko, ne meče se za usodne posledice, ki bi jih mu moglo prouzročiti to nevarno sredstvo. Vsak delavec si pač misli, delodajalec me vedno potrebuje in če ne pridem delat, ima gotovo škodo v svoji obrti; prisiljen je, zvišati mi mezdo, skrajšati delavni čas i t. d.

Vendar pa temu ni tako. Hudo se moti vsak, kdor smatra stavkanje za orožje, s katerim meni vsikdar, v vsakem trenutku premagati svojega delodajalca in ga prisiliti, da kapitulira pred njegovimi zahtevami. Kedar je ravno pravi trenutek, da delavec zgrabi po tem dvoreznom nožu in gre z njim proti izkoriščevalcu, kapitalu, je vprašanje velike važnosti in njega rešitev večkrat usodepolnega pomena za proletarijat. V prvi vrsti je naloga delavskih voditeljev, načelnikov organizacij, da so si s pogoji, pod katerimi tak boj more biti uspešen, na jasnem, da so preiskali natančno splošno gospodarsko stanje in da z gotovostjo vidijo pred seboj zmago. Ni pa zadosti, da samo voditelj zna uporabiti pravi moment in svetuje delavstvu, da se posluži tega skrajnega sredstva; tudi delavstvo samo si mora znati utemeljiti sklep, ki ga je storilo. Delavstvo samo mora uvideti, da je to, kar je na predlog njihovega voditelja sklenilo, res prav in zanj koristno. In da se more res povspeti do takega prepričanja, je naloga vseh organizacij, izobraziti svoje člane v tem najvažnejšem socialističnem problemu.

Delavcu navadno sicer ni na misel kako gibanje, kadar dobiva zadostno plačo. Ni mu mar, da dela par ur več na dan, samo, da mu gospodar malenkostno zviša zaslužek, spadajoč na prekournno delo. Zadovoljen je in ne misli nikdar na to, da je morebiti ravno sedaj najpripravniji trenutek, ko bi si mogel stalno zboljšati svoj gnotni položaj. Delodajalec ga je prevaril in zaslepil s par groši, ki mu jih dá več na dan, zato, ker zunanjo potrebuje in delavec pozabi, da je njegov cilj skrajšanje delavnega časa in odprava prekournnega dela, ne pa momentano zvišanje njegove mezde. Mezdo mu je delodajalec zvišal, da ga za čas, ko ga nujno treba, potolaži, iz strahu tedaj, da ne začne stavkati v onem momentu, ko bi res mogel napraviti mnogo škode njegovej obrti. Jeli čas za stavkanje ugoden ali ne, se tedaj ne more presojevati z ozirom na visokost mezde. V prvi vrsti visokosti mezde nikakor ni zapostavljati skrajšanju delavnega časa, v drugi vrsti, je pa mezda, kakor smo omenili ravno takrat precej ugodna za delavce, kadar je čas za stavkanje v svrhu izvojevanje glavne zahteve proletarijata, osemurnega delavnika, najprimernejši. Tudi to je delavcu pomisliti, da mu gospodar tu pa tam zviša še precej rad mezdo, če to zahteva. Ze z jednostavnimi pogajanjmi se da to od njega izsiliti. Da tudi svojevoljno se včasih za to odloči hoteč na ta način prevarati delavce bolj nase in jih tako nekako moralno prisiliti, da popustijo druge večje zahteve, ki so jih namenili izovjevati. Nasprotno pa je neizprosno v skrajšanju delavnika. Tu treba zares nastopiti s skrajnimi sredstvi, ki so delavstvu na razpolago. Podjetnik si pač misli: delavnika ne morem tako lahko podaljšati, če sem ga enkrat skrajšal, mezdo pa vedno lahko znižam že s tem, da podražim blago, ki mi ga delavci izdelujejo.

Seveda so vsa taka razmotrivanja od jedne in druge strani neutemeljena. Podjetnik bi moral vedeti, da se eno in isto delo, ki se izvrši v 60 urah, more napraviti tudi v 54

ali 48 urah. Ravno tako je neupravičen tudi strah delavcev, ki menijo, da se s skrajšanjem delavnika zmanjša tudi njihova mezda. S skrajšanjem delavnika, raste mezda avtomatično.

(Sledi.)

## Dopisi.

**Iz Gorice (državni kolodvor).** Prav dosti imamo mi državni železničarji v Gorici povedati javnosti, oziroma c. kr. ravnateljstvu državnih železnic in c. kr. železniškemu ministerstvu. Marsikaj moramo potrpeti in marsikako bitko krivico moramo zamolčati. Vse pa gre seveda le do svoje meje in kadar se ne more krivic več prenašati, človek mora iskati kakega odpomočka in dati duška svoji nezadovoljnosti.

Imamo postajnega načelnika g. Wieser-ja. Nemški nacijonalec je on, nestrpen v tej svoji politični barvi in vsled tega tudi sovraženi vsem, ki ne trobijo v ta njegov šareno pobarvani rog. On se na primer ne zadovolji, da poklicani uradni zdravnik izreče svoje mnenje o kakem uslužbencu, jeli ta sposoben za službo ali ne. Če mu izjava gosp. D.ra Dereanija ni povšeči, se gospod načelnik Wieser za stvar «zavzame», če je namreč interesiran kak njegov ljubljencec, in ga pelje k drugemu železniškemu zdravniku, ki uslužbenca preišče se enkrat in seveda izda mnenje, s katerim je gosp. načelnik zadovoljen. Tako se je zgodilo julija meseca v enem slučaju. G. dr. Dereani je preiskal uslužbenca in izjavil, da ni za železniško službo. Gosp. Wieser je pa poskrbel za svojega ljubljencec drugačno zdravniško mnenje, ki je smatralo dotičnika popolnoma sposobnim za vsako železniško službo. Saj mi prav iz srca privoščimo temu uslužbencu, da je ostal pri železnici, upiram se le Wieserjevemu sistemu, ki je absoluten v vsakem pogledu, in ki hoče vplivati tudi na one železniške organe, v katerih delokrog bi se imel najmanjše utikati. To smo že tolikrat povdarjali, pa ne pomaga nič. Načelnikovi ljubljenci morejo priti tudi na pol pijani v službo. Če se javijo mačod, morejo lepo mirno iti domov in nadomestiti noč, ki so jo veselo prepili in prelumpali, s službenim časom; morejo iti lepo počivat. Če se je pa kdo njemu antipatičnih uslužbencev javil bolnim, gospod načelnik že posreduje pri železniškem zdravniku, da ga le-ta proglasi za simulanta in ga zapodi v službo. Posledica temu je, da se ubogi delavec mora obrniti do privatnega zdravnika, kateremu od svoje malenkostne plače mora dati za vizito in si mora tudi sam plačati potrebna zdravila.

Gosp. Wieser je odslovil popolnoma neupravičeno, vdovo nekega ključavničarja, ki je imela nalogo, čistiti stranišča. Njen mož je služil 8 let železnici in da je osamela vdova mogla lažje preživljati svojih pet nedoraslih otročičev, je dobila od železniške uprave omenjeno opravilo. Gosp. Wieser-ju ženska ni ugajala in spravil jo je, češ da stranišča niso dosti čista. Službo, ki jo je imela ona je pa poveril ženi nekega čuvaja. Tudi to nam je vse jedno, komu se dá ta služba, privoščimo jo jedni ali pa drugi, ali pristranosti načelnikove ne moremo zamolčati, ki se kaže tudi v tem slučaju. Istina je, da so stranišča sedaj v slabšem stanju, nego so bila preje, ko jih je čistila ključavničarjeva vdova. Gospod Wieser sodi zmožnost ljudij po nosu in pa po nacijonalnih močeradastih barvah.

Vsa naturalna stanovanja v postajnem splotju imajo skupen prostor za premog. Premog morajo vse partije plačati in si ga razdelijo mej seboj. Od tega premoga pa se je začetkom meseca novembra več meterskih stotov odneslo proč, uradnikom, ki stanujejo izven postajnega splotja. So rekli namreč, da v kurilnici primanjkuje premoga in so ga zato prišli iskat v to zalogo. Vrnili jim ga seveda ni nihče, dasi ravno so ga stanovniki morali plačati. Neki čuvaj je to povedal gosp. Wieserju, o priliki, ko ga je hotel vzeti na zapisnik radi tega, da je bajne neki ubogi ženski daroval malo premogovega prahu. Gosp. Wieser si je te besede vzela k srcu in je čuvaja pustil iti. Mislil si je pač, da je boljše tako. Vidi pžder v očesu svojega bližnjega, bruna v svojem očesu pa ne vidi.

Pa tudi gosp. pl. Kahmu moramo povedati, da naj nikar ne misli, da je goriški državni kolodvor morebiti kako vojaško vezbališče, napolnjeno s samimi rekruti. Tu so uslužbenci države, od nje nastavljeni, ki zahtevajo spoštovanja od svojih predpostavljajenih. S takimi izrazi pitati uslužbenca, kakor delate Vi gosp. Kahm, je jako nečastno za Vašo nadutost in domišljavost. Če se čutite kaj več, nego so uboge železniške pare, potem jih ne zmerjajte s pakazo, trolejni, osli, prasci, ksindelom in drugimi takimi cvetkami iz vojaških vezbališč. Kaj takega se ne čuje mej izobraženimi ljudim, ka-

korsnega se stejete Vi gospod plemeniti Kham. Sploh se moramo čuditi, da se tako daleč spozabite in na tako trivijalen način omadežujete svojo «plemenito» osebo. Človek bi mislil, da celo življenje niste občevali z drugimi ljudmi, nego s kravarji.....

**S Hrpelj.** Gotovo ste že mujenja, da se je naš gospod Handler poboljšal, odkar smo ga pred par meseci prav dobro oprali v javnosti. Motite se! Kameleonsko spreminja sicer svojo narodnost, zato je pa tembolj konservativen v načinu postopanja s svojimi podrejenimi uslužbenci. Mož je bil pač precej let vojak in si najbrž domišlja, da je še danes „feldvebel“, .... parlon: lajtnant (?). V tako domišljivo človek prav lahko pade, če nosi uniformo s sabljo. Ta domišljija najbrže tako močno vpliva nanj, da je neznošen nasproti uslužbencem, in da jih šikanira, kakor je pred leti kot feldvebel šikaniral v ljubljanski kasarni rekrute. Pavdariti pa moramo, da niso ravno vsi tako nesrečni, da bi čutili kruto vlado Handlerjevo na herpeljskem kolodvoru. Kdor mu zna ustreči in kdor se mu zna prikupiti, ga pohvali in pogladi kot oče svojega sinčka in obljudi celo, da mu kupi «cenzelce». Tako srečni so namreč oni, ki pridno zahajajo v njegov vrt saditi rožce in solato i t. d. Handlerjev vrt je centrum herpeljskega kolodvora. Vrt mora biti urejen, če zaostane vse drugo delo. Uslužbenec pošilja feldvebeljske — pardon, sem se zopet zmotil — lajtnanske befelje in pokoriti se jim morajo, naj imajo časa, ali ne. Kadar gosp. Handler zapove: v vrt, tedaj se ima suspendirati tudi obrat na kolodvoru. Vse je vpregel; nekateri so morali prinášati material, drugi se zidali, tretji so kopali. Videti je bilo premikačev in tudi delavcev iz kurilnice. Slednji so navadno zidali. Vse to delo se je opravljalo seveda mej službenim časom. Plačilo jim je gosp. Handler samo obljudoval, dal jim pa ni ničesar. Obljubiti in pa dati je pač preveč! Tudi «likof» jim je obljudil, ko končajo delo; pil ga je menda sam. Reče je tisti, ki se zoperstavi njegovim «befelom». Tak uslužbenec mu je tru v peti in ga pritisne, kjer ga more ga šikanira prav po kaproliško in mu greni že itak težko zasluženi kosček kruha. Svojo jezo nad takim «upornikom» pokaže tudi v kvalifikacijskih listinah. Naj bode tak uslužbenec že tako izvrsten delavec, ga kvalificira z nezadostno, nasproti pa uslužbencu, svojemu pridnemu vrtnarju in zidarju, u katerem vé, da ne zasluži one kvalifikacijske note, ki mu jo je dal, prepove karati kvalifikacijsko listo okoli, češ da bode tako prikrił svojo nestrpno pristranost.

Pa še od neke druge strani moramo gosp. Handler-ja pokazati javnosti. Odkar je on na Hrpeljah, ni na postaji nikakega miru več. Prava anarhija vlada mej uslužbenci. Mesto bi skrbel, da bi bili oni mej seboj prijatelji, hujška družega proti družemu in jih ščuva, da letajo dan za dnevom na sodnijo.

Slavnemu ekr. ravnateljstvu v Trstu, je menda pač še v spominu kaj je gosp. Handler počenjal v Kantanaru. Gotovo tudi vé, da ga tam ni mogel nihče trpeti, prav radi tega, ker je bil on neznošen in da so zapeli vsi «te deum», ko je odrinil v Hrpelje. Tudi mi v Hrpeljah pričakujemo željno onega srečnega trenutka, ko začujemo, da nas gosp. Handler zapusti. V prvi vrsti si to želimo radi samih sebe, ker se nadejamo, da se z njegovim odhodom zopet povrne mir na herpeljsko postajo. Njegova odstranitev pa bode tudi na korist železnice. Menda jo ni postaje, kjer bi bili uslužbenci tako motjeni v opravljanju svoje službene dolžnosti, kakor ravno na Hrpeljah. To je tem žalostnejše, ker je vzrok takim razmeram postajenačelnik sam, to je oni, ki ima v prvi vrsti gledati korist železnice, kakor tudi njenih uslužbencev.

Ekr. ravnateljstvo v Trstu priporočamo, da upre že enkrat svoje oči tja gori v Hrpelje ter se samo prepriča, pri uslužbencih, kaj se na Hrpeljski postaji vse dogaja. Gotovo bode storilo konec škodljivemu Handlerjevemu počenjanju in ga poslalo v kak kraj, kjer njegov absolutni režim ne bode mogel škodovati uslužbencem pa tudi ne železniški upravi.

**Iz Trsta (južni kolodvor).** Kurilniški sef gosp. Dolinscheg nadaljuje svoje «orgije». Menda ni še zadovoljen s svojim trivijalnim nastopom nasproti gosp. Schaffer-ju in si hoče steči še drugih «zaslug». Neki kurilniški uslužbenec je proti predpisom šel si iskat v restavracijo k «Francu» nekaj za zajutrek. Gosp. Dolinscheg ga pozove takoj k sebi ter ga vsled tega suspendira za 14 dnij. Res je, da uslužbenec ne bi smel tega storiti in tudi nismo proti temu, da se ga ne bi smelo kaznovati. Toda kazni najbode primerna prestopku; včasih mora zadoštovati tudi jednostaven ukor. Kaj naj stori ubogi delavec, če celih 14 dnij ničesar ne zasluži, gosp. Dolinscheg ne pomisli. Lakko je



