



# 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.

## Pasivni odpor 30. septembra?!

Neki dunajski list je pred kratkem raztrobil vest, da je pasivna rezistenca na vseh avstrijskih državnih progah že dogovorjena in da prične s 30. septembrom. Začetkom se je ta novica od naše strani smatrala za časnikarsko raco, a kasneje smo se prepričali, da tiči v njej vse kaj drugega, da naši nasprotniki skušajo železničarje zvabiti v past, jih namenoma zapeljati k nepremišljenemu koraku, ki bi mogel imeti za njih težkih posledic. To novico so posneli tudi drugi, nam sovražni n.eščanski listi in zvedeli smo, da prihaja iz nemškonačionalnega tabora.

Namen takega pisarenja mora vsakemu železničarju biti takoj jasen, ki pozna sploh postopanje meščanskih liberalnih strank v njih dosednji borbi in so mu še v nepozabnem spominu njih izdajalski čini glede dvajsetmilijskega Ellenbognovega predloga. Očividno poskušajo izkoristiti nezadovoljnost železničarjev v korist akcijonarjev, s tem, da jih lokavo mamijo na pasivni odpor, misleč, da bodo oni slepo sledili tem vabilom in se zaglali nepremišljeno v boj s tem mamljivim orožjem. Toda, zmotili so se, ker železničarjev ne vjamejo več na svoje limanice. Avstrijski železničarji so se v svojem dolgoletnem boju naučili sami taktike, ki se jo imajo držati v svojem postopanju in vejo, da se morejo zaneesti jedino na svoje lastne voditelje, na zastopnike socialnodemokratske stranke. Nikogar drugega ne bodo poslušali več, nego onih samih in ako le-ti na prihodnji konferenci, ki se vrši v prvi polovici meseca septembra na Dunaju, sklenejo, da se s 30. septembrom prične na avstrijskih državnih železnicah boj z najskrajnim sredstvom, s pasivnim odporom, bodo istega tudi z vso energijo in brez vsakega strahu nastopili v trdnem prepričanju, da ga tudi častno izvojujejo.

Naj ne mislijo ti skodoželjni elementi, da imajo železničarji strah pred pasivnim odporom. Nikakor ne! Ravno oni smatrajo to sredstvo kot najizdatnejše v boju za svoj obstanek in povdarjajo o vsaki priliki njega važnost. Ravno radi tega pa ne trpijo in ne bodo trpeli, da jim posegajo tuji v pravico, sklepati glede rabe tega orožja in jim ukazujejo direktno ali pa s sugestivnim časnikarskim pisarjenjem, kdaj naj za isto zgrabijo. Železničar se ne straši ničesar več, ker prestal je že vse najhujše. Boji se le svojih sovražnikov, ki se prilizujejo okoli njega, ko grabeljni volkovi v ovčjih oblekah in ga vabijo v svoj brlog, kjer ga hočejo zadaviti.

## Razvoj avstrijskih strokovnih organizacij.

Trnovo pot hodi avstrijski proletarijat in vendar se more ponášati s sijajnimi uspehi, doseženimi tekom zadnjih let v svojih strokovnih organizacijah in v centralnih strokovnih zvezah. Velike poteškoče je promagalo delavstvo v počasnem a sigurnem korakanju proti svojemu svetemu cilju, proti osvoboditvi samega sebe iz kapitalistične sužnosti. Nazadnjaštvo avstrijske državne uprave, zaostalost na gospodarskem polju, zastareli vladajoči policijski sistem in prešerna ošabnost podjetnikov niso ovirali razvoja centralizacije delavstva v boju proti nacionalno-indiferentnemu kapitalu nič manj, kakor razkosanost Avstrije v jezikovnem pogledu in politično tako upravičena zahteva posameznih narodov po svoji avtonomiji.

Avstrijsko delavstvo premagalo je v svojem ljutem boju ne le vse zapreke, ki so skupne proletarijatu vseh držav in vseh narodov, nego tudi vse ravno našete, ki so karakteristične za avstrijski proletarijat posebej.

Sodrug Hueber je ravno obelodanil poročilo «o moči in o delavnosti avstrijskih strokovnih organizacij v letu 1907» in iz tega poročila so razvidni krasni njih uspehi, ki nam pričajo o žilavi vstrajnosti, zavednosti in o prepričanju svetosti boja za cilj, ki ga ves proletarijat prej ali slej mora doseči.

Poročevalec opozarja v tem važnem poročilu zgodovinske vrednosti, na svestransko zatiranje delavskega gibanja in osrčuje proletarijat, da ravno v teh težkih časih svojega razvoja pokaže, da je kos vsem nasprotstvom od strani organiziranega internacionalnega podjetništva, da je v stanu premagati le-tega skodoželjne napade ter s tem dokaže, da stoji tudi on na vrhuncu sedanje dobe, in ne paralelizira samo vse spletke združenega kapitala, nego iste tudi s svojim modernim orožjem uničuje.

Svest si je sicer popolne moči naših organizacij proti vsaki delavski krizi, proti bodisikejemu napadu mednarodno-organiziranih podjetnikov. Kljub temu opominja, da je treba podvojene previdnosti ravno našim avstrijskim organizacijam, ker so one izpostavljene podvojeni nevarnosti in veliko večjemu vplivu svojih nasprotnikov nego organizacije v drugih državah.

Vse to pa nikakor ne zadržuje našega delavstva, vstopati pridno v organizacije in vse limanice, ki jih nastavljajo zviti nasprotniki, jim ne pomagajo: *Pretečeno leto se je priglasilo 186000 novih članov*; od teh se je moglo stalno pridržati le 52.824, tako da smo koncem decembra 1907 šteli v Avstriji 501.094 strokovno organiziranih delavcev. Polmilijska četa popolnoma zanesljivih vojščakov brani tedaj svoje delavske, človeške pravice in je pripravljena, nastopiti vsak trenutek boj proti onim, ki jim iste brezsrčno in neupravičeno odrekajo.

Finančijelno stanje organizacij je v popolnem redu, kar nam dokazuje racionalno gospodarstvo njih manipulantov. Tudi dohodki in izdatki takozvanih «prostovoljnih organizacij», za slučaj stavkanja, in ustavitve dela in za odpuščence, so popolnoma zadovoljivi.

Leta 1892 so imele avstrijske organizacije 46.606 članov, mej temi 2216 ženskega spola, lanjskega leta pa 501.094, mej njimi 46.401 ženskega spola. O fluktuaciji članov piše sodr. Hueber v svojem poročilu sledeče:

Porastlo je število obdelovalcev kamenja (72:38 odstotkov), trgovskih pomočnikov (66:07 odstotkov), stavbenikov (43:68 odstotkov), steklarjev (40:51 odstotkov), delavcev pri porcelanu (37:56 odstotkov), krznarjev (33:48 odstotkov), streharjev (33:02 odstotkov), sladčičarjev (93:22 odstotkov), lončarjev (25:15 odstotkov), dežnikarjev (25:02 odstotkov) in tobačnih delavcev (21:19 odstotkov); število vseh drugih branž je porastlo le izpod 20 odstotkov.

Na članih so izgubile organizacije vsega skupaj 5650. Največ so izgubili zidarji, namreč 3307 članov, jednako 8:35 odstotkov, stavbeni pomožni delavci 1172 članov = 14:31 odstotkov, streharji 324 članov = članov 22:60 odstotkov, stukaterji na Dunaju 216 članov = 46:75 odstotkov, knjigovezi 161 članov = 4:77 odstotkov, sušilci mesa 138 članov = 36:68 odstotkov, razkladalci pri ladijah 100 članov = 22:22 odstotkov, poljski delavci 77 članov = 17:50 odstotkov, pomožni fotografski delavci 43 članov = 28:87 odstotkov, natakarji 54 članov = 10:38 odstotkov, usnarji 55 članov = 1:18 odstotkov in modelni mizarji 3 člani = 0:56 odstotkov.

Velikansko je še delo, ki čaka posamezne organizacije, če pomislimo, da je od 100 industrijalnih delavcev šele 22 organiziranih v strokovnih organizacijah. Na Dunaju in na Spodnjem Avstrijskem ter na Salnograškem, v Šleziji in na Štajerskem so razmere že nekoliko bolj ugodne, dočim pa so v drugih deželah številke strokovno organiziranega delavstva naravnost malenkostne.

Od 100 uslužbencev bilo je pretečenega leta 1907 organiziranih in sicer:

Dunaj . . . . .	39	Kranjsko . . . . .	13
Spodnje Avstrijsko . . . . .	27	Moravsko . . . . .	18
Česko . . . . .	20	Gornje Avstrijsko . . . . .	13
Bukovina . . . . .	6	Salnograško . . . . .	33
Dalmacija . . . . .	6	Šlezija . . . . .	24
Galicija . . . . .	11	Štajersko . . . . .	24
Istra . . . . .	22	Tirolsko in	
Koroško . . . . .	18	Vorarlberško . . . . .	13

Povprečno število organiziranih delavcev je 22 odstotkov. Strokovne organizacije so napredovale ne-le v posameznih kronovinah, nego tudi v posameznih strokovnih skupinah, tako, da so poprečno 22 odstotno število organiziranega delavstva v pretečenem letu prekoračili stavbeni delavci (32 odstotkov), varilci piva in sodarji (33 odstotkov), knjigovezi (60 odstotkov), stavci tiskarji (93 $\frac{1}{2}$  odstotkov), železničarji (50 odstotkov), kovinarji (28 odstotkov), steklarji (24 odstotkov), lesni delavci (23 odstotkov), usnarji (33 odstotkov), litografisti (96 odstotkov), slikarji in sorodne branže (34 odstotkov), papirničarji in kemični delavci (36 odstotkov), delavci pri porcelanu (55 odstotkov).

*Čisti društveni dohodki* vseh organizacij so zadnjih šest let narasli od 2 $\frac{1}{4}$  milijona na 8 $\frac{1}{8}$  milijonov kron, izdatki pa od 2 $\frac{1}{8}$  milijona na 7 $\frac{1}{8}$  milijonov.

Razven teh dohodkov oziroma izdatkov pa moramo omeniti še posebej sklade za slučaj stavkanja, v katere se pobira izven organizacij, od takozvanih «prostih organizacij». Doneski za ta sklad varirajo od 5 vin, do 1 krone na teden in teh donoskov se je pretečeno leto nabralo 3.283.716:60. V slučaju velikih stavk pa se določajo še posebne davščine. Tako je določeno, da plačujejo organizirani člani principijelno samo za «vzajemni sklad», to je za podpore v slučajih odpornega boja in ustavitve dela od strani delodajalcev, po 5 vinarjev mesečno. Ta vzajemni ali «solidarni sklad» je bil konstituiran še-le pretečeno 1907. leto in ga upravlja državna komisija avstrijskih strokovnih organizacij.

Celota vseh organizacij razpolaga danes z 2.558.112:16 kronami, ki se v slučajih stavkanja, ali ustavitve dela izplačujejo organiziranim članom in same «proste organizacije» strokovnih društev so izdale v pretečenem letu 1907, za odpuščene organizirane člane 138.354:11 kron, za starhujoče pa in za druge, vsled stavkanja podjetnikov brezdelne pa 1.687.233:36 kron.

Podpor se je razdelilo od leta 1901 do 11.570.057:61 kron.

Ta svota tvori 43:20 odstotkov vseh izdatkov. In sicer se je dalo potnih podpor v znesku 858.396 kron, brezdelnim 4.596.859 kron, bolnim, onemoglim, vdovam in sirotam ter za pogrebne stroške 5.998.454 kron in podper v sili 1.116.347. Izdatke svote so se tudi potrošile za pravovarstvo in v izobraževalne namene.

Takemu napredku strokovnih organizacij se mora diviti vsak zavedni proletarec. Saj je prepričan, da je to njegova straža, ki ga more braniti pred vsakim najsilnejšim napadom in mu z druge strani tudi ona dava v roke orožje, s katerim solidarno z vsemi njegovimi tovariši sotrpini more ukrotiti svojega največjega sovražnika, svojega delodajalca izkoriščevalca. Zato je tudi njegovu svetla dolžnost, da deluje v prosep teh organizacij z istim navdušenjem še naprej v trdnem prepričanju, da je njegovo delovanje ne le v korist esemu proletarijatu, nego tudi njemu samemu. Vsi za jednega in jeden za vse!

**Sodrug železničarji! Zahtevajte po vseh gostilnah, kavarnah in brivnicah „Rdeči Prapor“, „Delavski list“ in „Železničar-ja“.**



## Električna energija in železniški promet.

Drugi glavni vzrok, radi katerega vse moderne države delujejo v smeri emancipacije od lokomotiv na parno silo in njih nadomestitve z električnimi lokomotivami, je tehnične naravi. Promet po železnicah od leta do leta raste in današnjih prog z jedne strani radi sorazmerno prevelikih stroškov, z druge strani pa radi njih lege samé ni mogoče tako predelati, da bi odgovarjale temu prometnemu razvoju. Seveda se poskuša te nedostatke odstraniti s tem, da se spopolnjuje v enem ali drugem oziru lokomotiva, da se zvišuje nje vlačna sila. Ali tudi to gre le do neke meje in sedanja lokomotiva ne more nikdar doseči one popolnosti, ki bi mogla paralelizirati z današnjim železniškim prometnim razvojem. Čim močnejša naj bi bila lokomotiva, tem težja je ista, in prama tej teži mora biti tudi ustvarjena proga. S težo raste tudi velikost lokomotive, katera pa more doseči tudi le gotovo mero. Pri električni lokomotivi vseh teh zaprek nimamo. Moč električne lokomotive je takoreč neomejena in se sila iste mora ravnati jedino le po trpežnosti naprav pri vaku samem, tedaj brez ozira na njegovo dolžino in brez ozira na težo blaga, ki ga vleče. Razven tega se pri parnih lokomotivah mora še vpoštevati takozvana «mrtva teža», to je ona teža, ki jo lokomotiva treba za svoje ohranjenje kakor njena lastna teža, premog, tender i. t. d. Premogovni stroški znašajo v Nemčiji 6 do 8 v Avstriji pa 6-6 odstotkov vseh obratnih izdatkov, premog pa tvori pri c. k. državnih železnicah 7-5 odstotkov vsega prometnega blaga. Vse to pri električnem obratu odpade.

Tu je treba omeniti še drugi nedostatek pri prometu s parnimi lokomotivami ki precej zadržuje prometni razvoj. Radi nabiranja dima v dolgih predorih vlaki ne morejo namreč tako na gosto voziti. Pri električnem obratu ta nedostatek popolnoma odpade, in se število vlakov more pomnožiti toli o, da lahko paralelizirajo z razvojem prometa.

Emancipacija od parne lokomotive je tedaj neizogibno potrebna in nadomestiti se mora z električno lokomotivo, katera jedina odgovarja svetovnemu razvoju sedanjega časa. Vsi pogoji za to emancipacijo so dani. Tehnično je električna lokomotiva popolna in jo moremo vporabiti za vse glavne proge, ekonomično pa je nje vlačna sila popolnoma zadovoljiva.

V več državah je obrat z električno lokomotivo vpeljan že tudi na glavnih progah, pri drugih pa se k temu koraku še le pripravljajo. Začenja se seveda, navadno pri mestnih železnicah ter se potem polagoma prehaja k večjim progam.

Ameriki moramo tudi v tem oziru priznati prvo mesto. Od leta do leta napreduje in dolžina njenih električnih prog raste vidno. Dočim je imela leta 1903. 44.600 kilometrov električne proge, je dolžina iste leta 1905 že 52.000 in do konca tega leta je v to svrhu investirala 3370 milijonov dolarjev. V sami državi Ohio je električna interurbana železnična proga leta 1905 merila 3640 kilometrov. Na črti New-York—New-Haven—Hartford vozijo danes električne lokomotive po 225 ton težke vlake z maksimalno brzino 120 kilometrov. Na Angleškem so leta 1904. štiri železniške družbe posedovale 340 kilometrov proge za električni obrat. Francoska pa je do danes elektrificirala še samo mestne proge, vsega skupaj kakih 108.9 kilometrov. Pri Nemcih se za stvar zanimajo najbolj Bavarci in načrt za progo Solnograd—Freilassing—Berchtesgaden je že gotov. Tudi proga Monakovo—Lindau v dolgosti 220 kilometrov dobi v kratkem električni obrat. Badensko in Prusija vpeljujeta električno energijo pri mestnih železnicah in mesta Berlin in Hamburg zgubita v kratkem parno lokomotivo. Projektirana je pa tudi že prva glavna električna železniška proga, ki bo vezala obdve imenovani mesti. V Švici so pred jednim letom otvorili znano električno Simplon-progo. Razven te pa imajo tam že precej stranskih prog elektrificiranih. Na Švedskem gradijo pri znamenitih vodopadih Trollhättan velikansko elekt. rarno za proizvodnjo električne energije. Prvo mesto mej vsemi evropskimi državami pa zavzema Italija, ki odločno in konsekventno nastopa z vso odločnostjo, da čim preje spravi s železniških prog parno lokomotivo. Šele 1898. leta je pričela s tem težavnim delom, a ima danes že 330 kilometrov električne železniške proge. Ne straši se nikakih stroškov. Do sedaj je potrošila v to svrhu že 22 milijonov lir, a italijanski parlament je decembra meseca 1906 dovolil celih 72 milijonov lir za elektrificiranje 13 prog, ki imajo biti dovršene do konec leta 1911.

Da se električne železniške proge dosti bolje rentirajo nego proge s parnim obratom, nam dokazuje nebroj poročil ameriških, nemških, švicarskih, švedskih in italijanskih društev in tudi inženirjev ter drugih korpora-

cij, ki so jih sestavljali pod nadzorstvom države in na njene stroške. V tem pogledu je važno poročilo ameriškega inženirja C. W. Street, ki je dokazal, da so stroški pri električnem obratu dosti manjši nego pri sedanjem parnem obratu. Stroški pri parni lokomotivi, za nalaganje premoga, kurjava, voda, čiščenje pepela, za pesek i. t. d. zahtevajo na primer velikih izdatkov, ki pri električni lokomotivi takorekoč izginevajo. Obratni stroški so v električnem obratu za vsak voz pri vaku trikrat manjši nego pri parnem obratu. Parna lokomotiva more le deseti del svojega obstanka opravljati svojo službo, ves drugi čas je pa v popravilnici. Razmerje mej izdatki in stroški znaša pri 22 električnih železniških progah 65:72 odstotkov, pri 18 progah s parnim obratom pa 75:5 odstotkov. Število zakašnjenj vlakov se je pri električnem obratu znižalo za tretjino, kljub temu, da je obrat za 20 procentov porasel.

Električna razsvetljava stane pri vaku le 12 odstotkov onega, kar se za isto potroši pri parnem obratu. Stroški za to preosnovo so zares precej visoki in se računa po 31.800 kron na kilometer proge. Podobne podatke posnemamo tudi iz poročil drugih električno-železniških ameriških podjetij, ki nam vsa dokazujejo, da je ekonomično v vsakem oziru boljši električni nego parni železniški obrat. Omenimo naj le še poročila New-Yorske centralne in pa hudsonske električne železnice, ki pravita, da njihove električne lokomotive z 2200 konjskimi silami potrebujejo povprečno samo 5:3 vinarjev za svoje ohranjenje, in to računajoč na en vlačni kilometer z uspešnostjo 40.000 kilometrov. Pri nas v Avstriji znašajo ti stroški povprečno 17:3 vin. pri vspešnosti 29.000 kilometrov.

Glede Nemčije in sicer glede pruskoheških državnih železnic imamo interesantne podatke v poročilu vladnega stavbenika Pforra, sestavljenem po njegovih osebnih poskusih. Po tem poročilu znaša ustanovitveni kapital nemških železnic 8-9 milijard mark. Za preosnove teh železnic bi po njegovem računu trebalo 940 milijonov mark. On pravi, da bi se 100 parnih lokomotiv moglo nodomestiti s 64 električnimi. Parna lokomotiva more funkcionirati na dan le 19 do 20 ur, ker ostali čas izgubi skurjavo, obračanjem, čiščenjem, izmivanjem i. t. d. in le 54 odstotkov tega časa opravlja svojo vozno službo, dočim je 18-98 odstotkov redno v popravilnici. Z denarjem, ki bi se privarčilo pri električnem obratu, bi se mogle že plačevati 5 odstotne obresti od kapitala za preosnovanje železnic. Pforr je tudi preračunal, da bi bil električni obrat celo v onih pokrajinah dosti cenejši, ki nimajo na razpolago naravnih vodnih močij, in bi se morale zgraditi močne parne centrale za proizvodnjo električne energije.

Švedska ima samo jedno glavno železniško progo, tekočo od juga proti severu s slabo razvitimi stranskimi črtami. Radi malega prometa bi elektrificiranje iste bilo jako neugodno delo. Vendar pa so poskusi dokazali, da bi se za vzdrževanje vse proge z električnim obratom, kakor tudi za obrestovanje investicijskega kapitala potrošilo letnih 11 milijonov kron. Privarčilo bi se pa na drugi strani vsled električnega obrata 9 milijonov, tako, da bi letni deficit znašal le 2 milijona kron. Ta deficit pa ostane le do tedaj, dokler je cena premogu 19-5 kron. Če ta čena poraste vsaj za 6 kron, je pa električni obrat že cenejši nego parni. Od časa teh poskusov je pa cena premogu porasla že za 13 kron pri toni.

Slične rezultate, nam izkazuje švicarska statistika. Vse tamošnje železnice sploh, so prevozile leta 1903 142.9 milijonov potnikov in 12.5 milijonov ton blaga, in sicer pripada električnim železnicam 74.5 milijonov potnikov in 343.000 ton blaga. Dve progji švicarskih železnic, to je Gornegratska in proga Jungfrau imata posebno dosti izdatkov za obrat, a so kljub temu kilometerski obratni stroški pri električnih železnicah znatno manjši, nego pri parnih železnicah. Pri ten slednjih znašajo obratni izdatki 22.853 frankov, dočim pri električnih le 5.839 frankov.

Stroški za gradenje glavnih električnih prog so izdatno manjši nego stroški za gradnje parnih glavnih prog.

Konečno je glede švicarskih železnic omeniti, da se parne proge obrestujejo po 2-086 odstotkov, električne pa po 2-353.

Pri nas v Avstriji imamo danes še jako malo interurbanih električnih železnic, in vendar tudi mi moremo glede ekonomičnih pridobitev konstatirati isto, kar smo povedali zgoraj pri različnih drugih državah. Stubajska električna železnica ima na primer 60 do 70 vinarjev obratnih izdatkov za en vlačni kilometer, dočim jih izkazuje Inomostska-Srednjegorska parna proga, ki je s tubaško povsem jednakega značaja in tudi geografično teče v nje bližini, po 2 kroni 35 vin. na vlačni kilometer, druge avstrijske lokalne železnice pa celo po 1 krono 60 vin do 2 kroni.

Se bolje pa se razvidi dobiček pri električnih zobnih železnicah. Pri le-teh je obrat

cenejši, nego pri parnih progah iste vrste, da, celo cenejši nego pri parnih adhezijskih progah.

Pripomniti moramo tudi, da se pri parnem prometu obratni stroški s povzdigo prometa nikakor ne zmanjšujejo, nego isti relativno le rastejo. Pri električnem obratu pa ti stroški ostanejo tudi pri večjem prometu isti, in se primeroma le za jako malo zvišajo. Pri angleških parnih železnicah se je na primer v zadnjih 40 letih osebni promet po šestoril in v istem času je tovarni premet dosegel petkrat večje dimenzije, a kljub temu je koeficient obratnih stroškov porasel s 47 na 63 odstotkov.

Glede glavnih prog moremo istotako trditi, da je ekonomičnejši električni nego parni obrat. Poročila Arbergske proge dokazujejo, da se s samim onim denarjem, ki se ga privarči pri premogu, more obrestovati temeljni kapital s 4-42 odstotki. Če pa računamo še drugi dobiček, ki nam ga daje električni obrat v primeri s parnim obratom, tedaj bi pa ta kapital zamogli obrestovati tudi s 6 odstotniimi obresteni.

Odločilni faktor za preosnovanje parnih železnic v električne, je tedaj ceni obrat. Ne smemo pa tudi pozabiti drugih, dasi manj važnih koristi.

Brzina električnih vlakov zamore biti precej večja, nego pri parnem obratu. Z brzino pa poraste tudi promet. Pri Morseyski železnici na Angleškem se je na primer promet povzdignil vsled uvedanja električnega obrata od 232000 na 600.000 letnih vlačnih kilometrov, osebni promet se je pa zvišal od letnih 2-8 na 4-1 milijone.

Povečanje brzine bi bilo pri nas v Avstriji velikega pomena. Leta 1904 se je prevozilo 4 1/4 milijardov kilometrov na os s poprečno uspešnostjo 2-5 ton na os. Če bi še pa brzina zvišala le za 20 odstotkov bi se promet lahko povzdignil na leto za najmanj 2-2 milijarda tonskih kilometrov. Posebno poprečna uspešnost lokomotive se z električnim obratom zviša izdatno. Elektrificiranje valtelinske proge v Italiji je uspešnost lokomotive podvojilo: ista je dosegla 54.000 kilometrov, to je ravno dvakrat toliko, nego jo doseže parna lokomotiva.

Poprečna uspešnost avstrijskih lokomotiv znaša 25.000 vlačnih kilometrov; pri električni progji Baltimore—Ohio pa dosegajo lokomotive redno 50000 do 60000 vlačnih kilometrov uspešnosti dá, včasih tudi do 96000.

Promet z električnimi lokomotivami je dosti varnejši. V preteči nevarnosti se prekine električni tok in momentanno se ustavi ves promet. Strojvodja pri električni lokomotivi ne more razpolagati tako prosto z nje brzino, in dolečene mere ne more prekoračiti razven na večjih padajočih progah.

Točnost je pri električnem prometu večja in sigurneja nego pri parnem prometu. Osojbe nima z proizvodnjo gonilne sile nikakega posla in vsled tega odpadejo vsa zakašnjenja vsled nepravne manipulacije voznega osobja. Jemanje vode, kurjava, nakladanje premoga, pri električnem obratu odpade in pridobitev na času je že tukaj izdatna.

Promet je pri električnem obratu konstantnejši, oziroma, se isti jako lahko, brez večjih stroškov, prilagodi fiktivnim potrebam.

Služba voznega osobja je pri električnem obratu jednostavnejša in dosti laglja; v dolgih predorih uslužbenci ne trpijo več radi neznošnega dima in zopernih saj.

Lokomotiva je pri električnem obratu dosti laglja, in vsled tega tudi stroški za utrjenje proge izostanejo, ako tega ne zahteva večja brzina.

Pri parnem obratu se za kurjavo na lokomotivi ne more vporabiti vsak bodisikojni slab material; v električnih centralah pa se požge sploh vse, kar le gori in se tudi s tem marsikaj prišteji.

Nesreče so pri električnem obratu redkeje nego pri parnem. V Švici so izračunali, da se pri električnem obratu na vsakih 100 kilometrov proge zgodi 10-9 nesreč, pri parnem pa 29.4, torej dosti več nego še enkrat toliko.

Nevarnejši je seveda električni obrat pri manipulaciji osobja, ki ima opraviti z otvarjanjem električnega toka. Vendar pa se ta nevarnost z nekoliko prakse in z uvedenjem potrebnih varnostnih naprav zamore precej zmanjšati.

«Mrtva teža» električne lokomotive je manjša nego parne lokomotive; prištedena sila se more zato vporabiti kot vlačna moč pri tovarnem prometu. Adhezijska teža parne lokomotive znaša poprečno 1/3, ista teža električne lokomotive pa 1/11 del vlačne sile.

Požari, provzročeni po parnih lokomotivah, so pri električnih lokomotivah izključeni. Ta škoda je večkrat jako občutna. Pruski železniški fiskus je plačal na primer za škodo povzročeno po požaru v gozdu pri Prunkenavu, dne 15. avgusta 1904, 4-2 milijone mark odškodnine.

Največ pomislekov proti elektrificiranju železniških prog ima dandanes vojaška oblast.



Vsi ti pomisleki so pa po mnenju profesorja E. Cserhátija popolnoma neupravičeni. Vojaška oblast se boji, da se o vojsknem času uniči prav lahko električno centralo in se stem onemogoči vsak nadaljnji promet. Ali to se le lahko zgodi pred fronto; za fronto pa morajo biti centrale istotako zavarovane, ko predori in železniške proge sploh. Pretrgani električni tok se jako hitro zopet zveže; na drugi strani pa tudi ni tako lahko istega pretrgati. Sploh pa nevarnost radi dobivanja premoga ni prav nič manjša, kakor je nevarnost za pretrganje dovodne električne žice. Da ti pomisleki ne morejo biti merodajni, nam more biti za vzgled Italija, ki uprav iz strateških vzrokov uvaja na svojih železniških progah električni obrat. (Sledi).

## Dopisi.

**Iz Divače.** Naša kurilnica ima jako «fletnega in prijaznega» delavniškega mojstra. Imenuje se *Maks Mihelič* in je mož srednjeveškega kroja, nazadnjaških idej in poosobljena surovost. Svoje «podložne» titulira z «depimi» pridevki «ravbarbanda, pakaža, ksindel» i t. d. in posamezniki morajo tudi večkrat požreti kakega gustoznega «sprasiča». Domišljav je pa tako, da že sam ne vé, kake moči oziroma pravice bi si pripisoval v svoji službi. Navaden profesionist je zanj zadnji paglavec, s katerim hoče postopati kot kak ohol rokodelce s svojim učencem. Da, od njih zahteva, da bi mu pometali kurilnico. On sam je delovodja «oberverkmans», a je to popolnoma pozabil, ker opravlja službo delavniškega mojstra. Prišel je iz Linca in vedno povdarja, kako morajo tam delovodje voziti šajtergo, hoteč seveda reči, da se mu morajo tukaj vsi slepo pokoriti in delati, kar on zapové. Mi mu povemo naravnost, da tega ne storimo, če se takoj na glavo postavi. Če jo je on vozil, «časť mu, krumirju». V Linc pisari svojim tovarišem, da ima v Divači 80 ključavničarjev pod seboj in da je vodja naše ekspoziture. Radi bi vedeli, kje je dobil toliko število ključavničarjev; saj jih je vendar komaj deset. Konečno pa smo tudi radovedni, kdo je pravzaprav naš vodja in naj pové tudi nam, če je res on, da vemo tudi mi in ne samo njegovi znanci tam v Lincu.

«No, da upravi malo postreže, je najbolj zadovoljen, če more kakemu ubogemu ključavničarju utrgati za kako uro zasluska. Tudi neupravičeno, to njemu malo mari, samo da «revežem» akcijonarjem, kaj pridene v njih prazno vrečo. Če se kdo delavec javi zjutraj marod, ga kar na kratko zavrne, češ da on tega ne pozna, da bi se moglo kar preko noči oboleti in ga nažene s pijancem.

Sčasom ga že še naučimo, kako ima postopati z uslužbenci. Njegova megalomanična domišljija je tudi pri nas naletela na močen odpor in svojo taktiko, ki jo je morda rabil kje drugje, gotovo ne nadaljuje dolgo. Če mu ne bodo pomagale lepe besede, bo pa «pela» šiba.

**S poreske proge.** Tako gorostasnih razmer gotovo ne najdete pri nobeni avstrijski železnici nego na tej žalostni poreski progji. To je nekaj neverjetnega, kar se tu dogaja, tembolj ker se dogaja v veliki državi Avstriji in v prosvetljenem modernem dvajstem stoletju. Zdi se nam, da smo tam kje v centralni Afriki. Promet se razvija, kakor povsod, tudi tukaj, a da bi se napram temu razvoju tudi kaj storilo, na to ne misli nikdo. Prav zabavno je videti, kak nedeljski vlak, ko potniki gledajo iz zivinskih vozov, natlačeni ko nekdanje krave in teleta, tako, da se morajo sramovati sami sebe v javnosti. Če pa so tudi ti vozovi napolnjeni, tedaj pa potniki dobijo prostora zunaj voz na deskah ob strani, določenih za sprevodnike. Nekateri stojijo na njih ter se držijo z rokami za držala ob vagonu in visijo na vlaklu kot mačke na deblu drevesa. Drugi pa zopet sedijo na istih in plazijo z nogami po železnični progji. To izgleda prav, kakor kakafriška lokalna proga v «*Fliegende Blätter*». Še na strelho bi bilo treba naložiti ljudi, pa smo na vrhuncu tega smešnega prometa. Ne mislite pa, da kaj takega morebiti dopušča kak vlakovodja oziroma strojevodja. Pri sličnem vlaklu se je vozil eden «nadzornikov» sam. Če so ti uradniki s takim prometom zadovoljni, potem moremo pač z vso pravico trditi, da uprava sama hoče imeti tak promet in da se ne briga za nikak napredek.

Proga je tako grajena, da dela naravnost sramoto današnjem veku. Tir ni nič boljši kot iz kakega rudnika, ali iz kake večje tovarne, od koder se prevaža v malih vozičkih blago na bližnjo postajo. Zato so pa nesreče na dnevnem redu. To so popolnoma navadne stvari, da skoči stroj s tira, ali pa par vagonov. Seveda se hitro poskrbi, da ne zve o tem javnost in «baraka» gre naprej. Če pa slučajno zve o nesreči kompetentna oblast, nosi vso krivdo, ali strojevodja, ali kak čuvaj ali pa sploh kak nižji uslužbence in le ti plačujejo sodniji globe za malomarnost železniške uprave in ho dijo v zapor za nje zastopnike. Na sodniji ne pomagajo nikaka pojasnila, nobeni izgovori, da je nezgode krija železniška uprava sama, ker zane marja progo v vsakem pogledu; sodniki pogledajo instrukcije in obsodijo onega, karer se je pri siljen od železniške uprave pregrešil proti službenim predpisom. Pravijo, da vrana vrani ne izkljuje očj. Železniškega osebja primanjkuje na celi črti, zato je pa tudi delavni čas takorekoč nepretrgan. Kar po 20 do 24 ur je na primer vlakovodja na stroju; če ima pa slučajno kako uro prosto, pa se se dobi kak tiran, ki mu se tega ne privoščj in hoče, da bi v tem prostem času popravil stroj. Tako postopa delavniški mojster *Freundl*, grobian, da mu ni jednakega in nazadnjak srednjeveškega kalibra. Zato se pa ne zmeni, da bi preskrbel vsaj toliko strojnega osebja, da zakurjeni stroji ne bi

stali po cele noči brez vsakega varstva v kurilnici, v veliko nevarnost javnosti. Tako se godi v Bujah, kakor tudi v Poreču.

Za danes to malenkost, prihodnjic pa še kaj več! Na svidenje!

**Brežice.** Dne 1. avgusta t. l. se je vršilo v gostilni gosp. *Sketa* v Brežini, zborovanje tukajšnje vplačevalnice. Ker sta sodruga Ivan Nepuzlan in Anton Herval vsled družinskih razmer zadržana, delovati kot odbornika tukajšnje vplačevalnice, sta bila izvoljena na njih mesto sodr. Fran Držič kot predsednik in sodr. Fran Saurič kot zapisnikar.

Vsa pisma zadevajoča vplačevalnične pose, naj se zato naslovijo na sodr. Frana Držiča v Gaberjah, pošta Brežice, denar pa naj se pošija sodr. Franu Zakšek u blagajničarju istotam.

## Razne stvari.

**Šesti mejnarodni kongres transportnih delavcev** se je vršil dne 26. 27. 28. in 29. avgusta t. l. na Dunaju, v veselilni dvorani trgovske in obrtne zbornice, Stubenring štév. 8.

Dne 24. in 25. avgusta so imeli istotam železničarji svoja predpripravna posvetovanja s sledečim dnevni redom:

1. Volitev zastopnikov v biro in sestavljenje prezenčne listine.

2. Posvetovanje o nadaljnjih nalogah internacionalnega odbora za proučevanje interesov železniških uslužbencev in sestavljenje načrta za delovanje v prihodnji funkcijski perijodi.

Tudi pomorščaki so imeli istotam 24. in 25. avgusta slično pripravno posvetovalno konferenco.

Dnevni red te konference je bil sledeči:

1. Volitev zastopnikov v biro in sestava prezenčne listine.

2. Uvedenje jednotnega prispevka za vse pomorščake in ureditev prestopa iz jedne organizacije v drugo, to je ureditev plačevanja zaostalih prispevkov, jeli naj člani zaostale prispevke plačajo organizaciji, kjer so bili člani do sedaj, ali pa organizaciji, kamor so prestopili. Nadalje se imajo tudi vpeljati vplačevalnice, v onih pristaniških mestih, kjer je to namreč mogoče, kjer bode plačevali svoje prispevke tudi pomorščaki iz tujih dežel. Ti prispevki naj bi se potem odposiljali vsaki mesec ali pa vsakega pol leta na centralno organizacijo.

3. Posvetovanje o mejsebnjini podpori pri pošiljanju tiskovin za pomorščake, v svrhu, da se na ta način izogne onim konzulatom in kapitanom, ki so organizaciji pomorščakov sovražni.

4. Nameščenje skupnega uradnika v večjih pristaniščih, posebno tam, kjer je organizacija pomorščakov še slabotna in kjer morajo biti koristi tujih pomorščakov še varovane.

5. Konkurenca mej težaki v parnikih.

6. Jayno objavljenje onih individuov, ki o priliki stavljanja pomorščakov posredujejo s krumirji. Ta javna objavljenja imajo namen preprediti, da se organizirani pomorščaki ne spuščajo s temi ljudim v službena pogajanja.

7. Agitacija mej pripadniki narodov nam tujega jezika in mej narodi temne polti.

8. Internacionalna sporazumljenje o ureditvi medsebojnih podpor.

Dnevni red kongresa je bil sledeči:

1. Otvoritev kongresa in volitev v predsedništvo.

2. Poročilo centralnega vodstva.

3. Načrti internacionalno-organiziranih parobrodskih lastnikov in varnostni sklepi proti istim.

4. Vpliv različnih vrst interesnega zastopstva na gospodarski boj železničarjev.

5. Strokovno časopisje transportnih in prometnih delavcev sploh.

6. Posvetovanje in sklepanje o stavljenih predlogih.

7. Volitve in določitev kraja, kjer se ima vršiti prihodnji kongres.

To je bil prvi kongres mejnarodnih organizacij transportnih delavcev, ki se je vršil v našem cesarskem Dunaju. Kongresa so se vdeležili delagatje *sedemnajstih držav in dežel tostran in onstran ocejana*, zastopniki *poloviljona prometnih delavcev*. Kongresu je predsedoval sodrug *Menges*. Prvi je govoril poslanec sodrug *Müller*, ki je rekel, da jih ne sme ločiti in razdeliti kako nesložno naziranje v jednom ali drugem vprašanju, nego da v svojem glavnem smotru morajo vsi zastaviti vse moči in vsa sredstva da združijo transportni delavski proletarijat vsega sveta v jedno samo solidarno armado, ki ima biti sveti cilj v boju proti mejnarodnemu kapitalu. Predsednik *Menges* je zaključil kongres s prošnjo na inozemske delegate, da ohranijo trajen spomin na avstrijsko transportno delavstvo.

Potanje o posameznih točkah sporeda in o odnosnih sklepih bomo poročali v prihodnji številki.

**Izpred upravnega sodišča.** Svoječasno smo poročali, da so pri občinskih volitvah v občini

Gnigl pri Solnogradu zmagali socijalni demokratje in mej temi tudi nekaj železniških uslužbencev. Proti tem volitvam so krščanski socijalci vložili protest, ki je bil odklonjen od okrajnega glavarstva kakor tudi od deželne vlade solnograške. Ali, šli so še naprej, na upravno sodišče ter so motivirali svojo pritožbo s tem, da je več železniških uslužbencev volilo s pooblastili, kar pa njim ni dovoljeno, češ da se v smislu občinskega volilnega reda za Solnograško morejo pustiti nadomestovati s pooblastili le one osebe, ki so odsotne v javnih poslih, državne železnice so pa le zasebno podjetje države in železničarji tudi ne spadajo v kategorijo državnih uslužbencev. Nadalje pravijo njih razlogi, da izvoljeni železničarji tudi niso imeli pasivne volilne pravice, ker oni nimajo samostojnega zasluska in jih je le smatrati za dinarje ali pa za obrtne pomočnike, kateri pa da nimajo pasivne volilne pravice.

Pred upravnim sodiščem je železničarje zastopal Dr. *Harpner*, ki je dokazal, da so volitve popolnoma veljavne, v vsakem oziru. Z njim se je strinjal tudi vladni zastopnik, ki je priznal, da je protest popolnoma neosnovan.

Dr. *Harpner*, je povdarjal, da je železniški obrat javna zadeva v smislu občinskega volilnega reda, četudi državni železničarji niso tudi državni uslužbenci kakor niso železniški uradniki, državni uradniki. Da je služba železničarjev javno opravilo, izvira že iz zakonskih kazenskih določil, ki ne poznajo nikake razlike mej železniškimi uradniki in drugimi uradnimi osebami. Zakon radi važnosti železniškega prometa za javnost, pripozna tedaj želez. obrat za javno opravilo in so zato oni, ki so vsled tega opravila zadržani priti na volišče, opravičeni, dati se zstopati s pooblastili po tujih osebah.

Nasproti trditvi, da železniški uslužbenci nimajo nikakega samostojnega zasluska nimajo vsled tega jednako stališče z dinarji in z obrtnimi pomočniki, je Dr. *Harpner* omenil, da železniška podjetja niso podvržena našemu obrtnemu redu, da, ista so naravnost izvzeta kompetenci tega zakona in se vsled tega železničarje ne more smatrati za obrtne pomočnike.

Sploh pa tudi sam volilni red ni mogoče tolmačiti v tem smislu, da odreka pasivno volilno pravico vsem onim, ki sploh nimajo kakega samostojnega podjetja, in da bi bila tedaj ta pravica pripoznana le samostojnim. Potemtakem bi noben državni uslužbenec ne imel pasivne volilne pravice, kar gotovo ni smoter nobenega občinskega volilnega reda. Zakon hoče le izključiti one nestalne delavce, dinarje ali obrtne pomočnike, ki so vsled kratke odgovodne dobe, ali vsled eventualnih nezdod in onemoglosti v vedni nevarnosti, da izgubijo ne le svojo službo nego tudi svojo eksistenco. Železniški uslužbenci niso izpostavljeni tej nevarnosti, ker so v tem pogledu zavarovani dobro s svojim službenim redom, in so za slučaj nezdode ali boleznj preskrbljeni od svojih zavarovalnih institutov.

Upravno sodišče je njegova izvajanja uvaževalo v celem obsegu in potrdilo občinske volitve kot popolnoma pravoveljavne.

**Ponesrečil** je v torek 25. avg. vlakovodja pri vlaklu, ki vozi med Zagrebom in Zidanim Mostom. Padel je bil z voza doli ter prišel med kolesa, ki so ga popolnoma razmrevarila.

**Železniško omrežje na Kranjskem.** V zadnjih letih se na Kranjskem železniška mreža jako zgoščuje. Druga zveza s Trstom, to je nova transalpinska železnica, sicer ne križa v toliki meri Kranjsko deželo, kakor so želeli državni poslanci, ki so jo zahtevali preko Loke-Divače, vendar je odkrila svetu na svoji progji slovensko Švičo, krasna naravna čuda. To je z ozirom na tujski promet vrlo važna in ugodne posledice so se v pretečenih dveh letih že pokazale. Pred kratkem se je otvorila tudi proga *Kranj-Tržič*, ki je velike važnosti za tržiško industrijo in jo gotovo povzdigne nje razvoj. Se letos bo stekla železnica *Trebnje-St. Janž*, ki bo najbolj služila premogovniku v Karmelu. Nadalje je tudi že trasirana Dalmatinska železnica skozi Belokrajino in bode tekom dveh let izgotovljena. Definitivno pravzaprav še ni določeno, jeli pojde ta proga čez Černomej v Metliko ali pa samo čez Metliko oziroma Gradac s stranko progo do Črnomlja. S temi programi je že precej pockrbljeno za razvoj prometa na Kranjskem, a tudi drugih važnih prog imamo še pričakovati. Govori se o tretji železniški zvezi z jugom, ki bi morala hočeš ali nočeš križati Kranjsko. V prvi vrsti pride v poštev načrt zveze Dunaja z Adrijo, ki bi tekla čez Brežice, Kostanjevico, Stražo in Postojno. Proga Dunaj-Aspang že obstoji in bode do leta 1910 pedaljšana do Friedberga. Od Friedberga obstoje lokalne proge do Telinga in od tu je trasa do Radgone že dogotovljena. Za progo od Radgone do Brežic se pa ravno sedaj potegujejo Štajerci, ker s tem dosežejo najkrajšo zvezo z Bosno in Dalmacijo. V državnem zboru so bile že vložene



predloge za gradnjo železnic od Brežic do Kostanjevice čez Novomesto-Stražo do Blok, potem na Cerknico, Postojno-Razdrto do Štanjela. To črto državni inženirji že studirajo in so predpriprave že v živahnem delu. Kranjska mora biti tedaj precej zadovoljna s takimi projekti. Nerešeno in jako pereče je še vprašanje glede železnične zveze z Idrijo. Za to zvezo obstojijo trije načrti med temi Vrhniko-Idrija, in pa Loka Divača. Če se vsi ti načrti res tudi uresničijo, bi skoraj mogli reči, da bode za promet na Kranjskem precej dobro poskrbljeno.

**Odprava returnnih vozniških listkov na južni železnici.** Delničarji južnih železnic nikakor ne morejo prebleti, da njih delnice danes manj nosijo nego včasih. Veliko denarja je bilo treba investirati in režija je za polovica dražja nego popreje. Zato iščejo na vseh straneh, kako zopet zamašiti luknje in sklenili so odpraviti returnni listek, ki je marsikateremu dobro došel in znižal vožne stroške. Obenem z odpravo returnnih listkov se opustijo tudi nekatere tarifne ugodnosti za blago. Kapitalistična vreča je pač brez dna, njen lastnik požrešni in nikdar siti umazani izkoriščevalec vedno več hoče imeti, a iz rok mu ne gre niti vinar. S silo ga moraš pripraviti do tega, da dodá svojemu uslužbencu, zaslužjenemu trpinu, par novčičev k njegovemu naravnost sramotnemu zaslužku. Ravno južna železnica je ono umazano železniško podjetje, ki svečano vse obljubljuje, a ničesar ne dá. Koliko se napenjajo njeni uslužbenci ravno sedaj, da bi realizirali nje sladke obljube, dane v njeni lastni dobro znani okrožnici, v kateri se zavezuje dati svojim delavcem isto plačo, iste doklade in iste priboljške, kakor jih dobivajo državno-železniški uslužbenci. Ne dá jih z lepa, in gotovo pride do boja. Na obeh straneh odira; na jedni strani svoje delavstvo, na drugi pa ljudstvo. Ali, nadajmo se, tudi temu bode enkrat konec.

**Železnica Ljubljana-Brezovica** se prične graditi. Tvrda Köller in Raynal iz Prage je že začela s pripravljanimi deli. Generalni načrt bode v par mesecih izgotovljen in se predloži železniškemu ministerstvu, ki potem razpiše revizijo trase.

V **Turčiji** se je na anatolski železnici uprlo 1500 uslužbencev, ki so sporočili velikemu vezirju, da začnejo s štrajkom, ako se jim nemudoma ne zvišajo plače ter se ne odstavijo njih sedanji ravnatelj.

**Mej solkanskim mostom in mej postajališčem Sv. Maver** je v nedeljo zvečer dne 23. avgusta padla na tir bohinske železnice velika skala, ki se je odtrgala u hribu Sv. Valentina. Tir je precej pokvarila, vendar pa večje nesreče ni bilo. Tir so hitro popravili in vlaki so z nekoliko zamude mogli zopet naprej.

**Trasiranje železnice čez Radelj** iz Ivnice v Vuzenico se prične že prihodnji mesec.

**Angležkim železničarjem** se tudi ne godi prav dobro, kakor doznajemo iz nekega poročila socijalno-politične vsebine, ki prinaša natančen popis njih delavnih in mezdnih odnosov na Angleškem, v Walesu, na škotskem in na Irskem. Dotična raziskovalna komisija je razposlala 5000 vprašalnih pol in dobila pojašnjenja o 221.690 železniških uslužbencih na Angleškem in v Walesu, o 28690 na škotskem in o 8900 na Irskem.

Srednja tedenska plača večine železničarjev na Angleškem in v Walesu, znaša 23 do 25 kron, na škotskem 19 do 20 kron, na Irskem pa 12 do 15 kron: 70,5 odstotkov škotskih železničarjev ima 18 kron tedenske mezde.

Potemtakem ima 100.930, to je 38,8 odstotkov uslužbencev le 20 kron tedenske plače, 128.810, to je 49,8 odstotkov, 21 do 30 kron, 28.540, to je 11,4 odstotkov pa preko 30 kron.

Ravno polovica vseh uslužbencev ima tedaj le 20 do 30 kron na teden in le deseti del njih več nego 30. Preko 100.000 železničarjev ima tedensko le do 24 kron. Primeroma najboljše plačani so strojevodje in pa oni, ki snažijo; prvi dobivajo po 28 kron 50 vin., drugi pa po 14 kron 40 vin. na teden. Srednja plača znaša tedaj 23 kron 10 vin. našega denarja.

Glede delavnega časa pa se angleški železničarji sploh, v primeri z nami, ne morejo ravno pritožiti. Na Angleškem, to je na otoku, in v Walesu, se dela skoraj izključno le po deset ur na dan. Premikači imajo celo le osem ur dnevne službe, nasprotno pa portirji dvanajst.

Na Škotskem imajo železničarji po večini dvanajsturno službo, na Irskem pa deloma deseturno, deloma dvanajsturno.

Zelo različen je pa delavni čas bloknihi čuvajev v posameznih deželah.

Prekurno delo se plačuje kakor delo v predpisanem delavnem času, le tu pa tam s kako malo priklado. Tudi odškodnina za nedeljsko službo se v dosti slučajih ni izplačala.

Meseca julija, avgusta in septembra lanskega leta je pri prometu smrtvo ponesrečilo 328 oseb, poškodovalo se jih je pa 6550. Največ ponesrečencev je mej premikači.

Tudi našim angleškim kolegom je torej železi, da si izboljšajo svoje stališče.

**Na ruskih železnicah** vladajo naravnost skandalozne razmere. Sama železniška uprava nam daje v svoje zadnji statistiki podatke o neverjetnih stvarih. Pravi, da je na Ruskem leta 1905 izginito brez vsakega sledu 10000 železniških voz, leta 1906 pa nekaj manj, namreč le 8000, kar tvori en dvanajsti del vsega voznega materiala, v vrednosti 30.000.000 mark.

**Tudi v Avstraliji** se naši tovariši, železničarji živo gibljejo za svoje človeške pravice in nastopajo najenergičneje, s stavkanjem. Pred kratkim je v glavnem mestu Novega Južnega-Walesa kljub velikanskim tamkajšnjim zakonskim zaprekam glede možnosti stavkanja, izbruhnila vsled tiranskega nasilja ondodnih mogotcev kapitalistov, stavka mej železniškimi uslužbenci. Več delavskih skupin drugih kategorij se jim je pridružilo. Policija je nemirneže pridno aretovala in na pomoč je prihitelo tudi vojaštvo. Neposredni povod k stavkanju je dalo neko neupravičeno odpuščenje od dela. Glavni upor pa je pripisovati novemu zakonu, ki urejuje spore mej delavci in delodajalci, in nalaga stavkuj očim globe do 50 funtov šterlin, katere imajo v nekaterih slučajih plačevati za svoje člane posamezne organizacije. Tu se vidi, da je proletarski boj po vsem svetu jako otežkočen in se skuša ugonobiti »zakonitim«, a nečloveškim potom ne samo pojedincev nego tudi strokovna organizatorična društva, katerim pripadajo.

**Tajnik londonske železničarske organizacije** je protetiral, da bi se društveni denar uporabljal za podporo bodisi koje politične stranke in je hotel potom sodnje, z razsodbo preprečiti dajanje takih podpor, češ da so iste protizakonite in tako odvzeti organizacijam vsako možnost, segati v politično življenje.

Vložil je tožbo, na katero naj sodnik razsodi v gornjem smislu in v istej trdil, da statut železničarske organizacije nasprotuje splošnemu zakonu o organizacijah, češ da ta slednji dovoljuje uporabo društvenega denarja le v take svrhe ki doprinašajo korist direktno železniškim uslužbencem.

Sodnik mu je seveda tožbo odbil, češ da je glasom statuta svrha železničarske organizacije, zastopati interese železničarjev, zboljšati ti njih materialni položaj in delavne pogodbene pogoje mej njim in podjetniki ter skrbeti za splošno varnost v izvrševanju njihove službe. Če hoče torej organizacija vse te namene izpeljati, mora biti tudi opravičena vplivati z denarnimi sredstvi na zakonodajstvo, to je podpirati isto stranko, karera deluje v korist ne ravno samo železničarske organizacije, nego ob jednem tudi v korist članov drugih organizacij. Ta stranka pa ne mora biti ravno delavska, nego je organizaciji popolnoma na prosto voljo dano, da podpira ono, ki se njej zdi najvrednejša take podpore in se jej v tem pogledu ne more dati prav nikakih obveznih direktiv. Z društvenim denarjem nima pravice gospodariti nikdo drugi, nego društveniki sami.

Konečna smisel te razsodbe, ki je vsekako važen tudi za nas Avstrijo, je tedaj ta, da se ne more prepovedati nobeni organizaciji, pridružiti se socijalno-demokratski stranki, kakor se jej tudi ne more zabraniti, podpirati kako drugo stranko razven socijalistično.

## Naznanilo!

Dne 15. septembra se vrši v Trstu, v Delavskem domu javni železničarski shod, na katerega so vabjeni člani vseh treh težaških podružnic.

Poročal bode delavski zastopnik zavarovalnice proti nezgodam za železničarje, sohr. Hondl z Dunaja.

## Listnica upravnistva.

Meseca oktobra preteklega leta je bila sprejeta na zadnjem strokovnem kongresu glede ustanovitve solidaritetnega sklada, resolucija, katerej so se pridružili tudi delegatje železničarskih organizacij. Zdi se nam potrebno, to resolucijo priobčiti svojim članom, da spoznajo plemeniti namen solidaritetnega sklada in da se tudi ravnajo po odnosnih pravilih te institucije v splošno korist vsega proletarijata in v napredek socijalno-demokratske ideje.

**Resolucija o solidaritetnem skladu.**

Prispevke za solidaritetni sklad avstrijske državne strokovne komisije, pobirali bodo vsako leto, do prihodnjega kongresa, člani državne komisije pri posameznih strokovnih organizacijah. Prispevek znaša 60 vin na leto. Pobiranje denarja se vrši proti izročitvi izkaznic s znamkami, za to prirejenim od državne komisije.

Solidaritetni sklad se sme vporabljeti jedino le v odpornem boju.

Za odporni boj je smatrati posebno boj v slučaju ustanovitve dela in pa boj za obstanek strokovne organizacije. V drugih slučajih pa ima odločevati strokovna komisija sama.

Državna komisija ima tudi pravico, dajati posojila in podpore onim organizacijam, ki so v odpornem boju.

Vsako leto se ima poslati vsem organizacijam natančno poročilo o stanju blagajne.

Tudi podjetniki vseh strok snujejo danes mogočno organizacije, ki naj udušijo stremjenja vsega delavstva in ki naj preprečijo vsako delovanje njihovih čvrstih organizacij za izvojevanje boljše bodočnosti in za osvoboditev iz kapitalističnega suženjskega izrabljanja. Ta svoj namen dosežejo naj kapitalistične organizacije posebno z ustavitvijo dela v prikladnih trenutkih, da se delavstvo prisili k izstradanju n, da poprime z pet za delo, mogoče tudi proti manjšemu plačilu nego jo je imelo do sedaj.

Da osmešimo te nevarne protidelavske podjetniške organizacije in preprečimo vsak njihov vpliv na svoje delavske organizacije, je treba, da strokovna komisija povsede svoje delovanje in da zato najde zopet potrebnih sredstev. Prav v to svrhu je bil ustanovljen solidaritetni sklad.

Železničarski proletarijat ima z vsem drugim proletarijatom jednake interese. Tudi železničarjem je treba misliti na one trenutke, ko stoje v hudem boju proti svojim delodajalcem, železniškim akcijonarjem in morajo skrbeti za to, da se le-teh izkoriščevalni nameni udušijo že v prvem začetku, ali pa se jim vsaj zapreči še pravočasno pot do uresničenja. Vsled tega prosimo vse železničarje, naše sodruga, da vpoštevajo velikansko korist solidaritetnega sklada in plačujejo vanj radovoljno in redno, malenkostni letni prispevek 60 vin., počenši s 1. majem t. l.

Ta znesek se vplača pri posameznih organizacijah v četrtletnih ali polletnih obrokih, ali pa se plača tudi ves znesek na enkrat.

Vsak član dobi izkaznico, kakor jo vidite tu spodaj in na istej so izkazana posamezna vplačila po prilepljenih, zato pripravljanih znamkah 5 vin.

1908.

Solidaritetni sklad avstrijske strokovne komisije,

ustanovljen v svrhu, da se preprečijo nakane osrednjega zastopa organiziranih podjetnikov v Avstriji, ki skušajo z ustavitvijo dela o prikladnih momentih, delavske organizacije financijelno uničiti in jim tako onemogočiti vsak uspešen boj.

5 vin.	5 vin.	5 vin.	5 vin.	5 vin.	5 vin.
5 vin.	5 vin.	5 vin.	5 vin.	5 vin.	5 vin.

Vplačani denar, izkazani po prilepljenih znamkah, pošiljale bodo posamezne organizacije centrali, katerega potem oddá na upravo solidaritetnega sklada, s sedežem na Dunaju.

To izkaznico naj vsak član shrani kot legitimacijo in da se izkaze, da je za tekoče leto 1908 spolnil svojo dolžnost.

Lastnoročni podpis člana.....

Pečat organizacije.....

Za avstrijsko strokovno komisijo: U. Hueber.

To je tedaj obrazec teh izkaznic.

Voditelji posameznih podružnic in vplačevalnic naj bobirajo prispevke četrtletno ter tudi poračunajo vsake štiri mesece, ker je tako najprikladnejše. Če bi pa pri nekaterih organizacijah to četrtletno pobiranje in poračunanje radi jednega ali drugega vzroka napravljalo poteškoče, naj pa vodstvo samo določi prikladnejšo manipulacijo.

## ZAHVALA.

Vsem železniškim čuvajem in delavcem proge *Divača-Porir-Šežana*, a posebno velecenj. gospodu *Mancorattiju*, nadziratelju žel. proge, se zahvaljujem iz dna srca, za sočutje in požrtvovalne darove, dane mi v najhujši stiski, ker so mi z istimi priskočili na pomoč ob najhujših urah pred in ob smrti mojega soproga

## Karola Štok

ter me s tem rešili obupnega stanja s prostovoljnimi zdatnimi denarnimi zneski. Tega ne pozabim in ostanem Vam vsem do smrti hvaležna.

Štok vdova Josipova  
v *Porirju* hšt. 83.

Gostilna

## „CASA DEL POPOLO“

(Zadružna delavska gostilna)

Trst, ul. S. Lazzaro in ul. S. Catterina

Domača kuhinja vedno dobro preskrbljena. — Cene zmerne. — Shajališče zunanjih sodrugov.

## Kavarna UNIONE - Trst

Ulica Caserma in ulica Torre Bianca

Napitnina je odpravljena. Velika zbirka političnih in leposlovnih revij in časnikov v vseh jezikih.

Tiska Carlo Priora v Kopru