



PROSTA  
VODI  
POT K  
NAPREDKU

# ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSkih ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

Uredništvo se nahaja v Trstu na ulici Boschetto, 5 - Telefon 1570. Izhaja v Trstu 1 in 15 vsaki mesec. Naročnina za celo leto 9.40 K. za pol leta 4.70 K. Nefrankirana pisma se ne sprejemajo. Rokopisi se ne vračajo. Pozamezna šteev. 18 vin.

## Lakomnost in zanikernost.

Kdor je v zadnjem času čital malo bolj pazno dnevne novice dnevnikov, je opazil, da je mej njimi zabeležena skoro vsak dan kaka železniška nesreča, ki je zahtevala žrtev iz vrst železniških uslužbencev. Ponajveč teh žrtev je smrtnih in le malo biležimo nesreč, v katerih so uslužbenci odnesli življenje, a bodo zato nosili do smrti na svojem životu skrajšane ude in pa polomljene kosti. Gotovo spreletava vsakega čitalca groza, ko čita o teh strašnih dogodkih. Mraz ga streso za prvi trenutek, ko izve, kako so bili tu ali tam — pomečkani potniki pod razvalinami železniških vozov, kako je jednemu odtrgalo nogi, drugemu roko itd. Z roko zamahne, češ pustimo to, prekruto je čitati. Zpomni si nesrečo samo, kot dogodek. Obdrži si samo v spominu, da je vlak trčil v drugega, da je strojevodja zapeljal s strojem preko nasipa in strmoglavil stroj s sanim seboj po hribu dol, da je vlak izkočil iz tira, ker čuvaj ni pazil na ogibe i. t. d. misleč pač vedno, da je kriv vselej le železniški uložbenec, ki je vsled svoje nepazljivosti zakrivil grozno nesrečo. Ni mu na tem, da bi se preprical o pravem vzroku nesreče, verjame slepo kapitalističnemu glasilu, ki tlači brez usmiljenja uslužbenca kot „pravega“ krivca v ječo, ne glede nato, je li on tudi odgovoren za ono dejanje, vsled katerega se je bila nesreča dogodila. Če bi se vsakdo hotel prepricati zares o pravem vzroku nesreče, potem bi tistega železniškega uslužbenca, ki ga slepa javnost na podlagi kričaških kapitalističnih glasil obsoja kod hudodelca, pomiloval kot mehanično kapitalistično orodje, ki vsled svoje oslabele konstrukcije ne more več opravljati svoje službe tako, kakor jo je opravljalo v početku svojega dela. Lokomotivo je treba mazati, ker sicer ne teče, vnam jo se osi in ogenj jo unuči; očistiti joj je treba kotel, napolniti ga s svežo vodo, z drugimi besedami tudi njej je treba hrane in počitka. Dočim se to pri stroju, pri orodju kapitalističnega izžemanja več ali manj vpoštevava, se zahteva od uslužbenca, da dela huje nego stroj, da dela do onemoglosti, toliko časa, da sploh ne vé v č, kaj da dela. Ne v brezvestnosti ali zanikernosti uslužbencev je tedaj iskati vzroka železniškim nesrečam, nego nasprotno, v brezvestnosti železniških akcijonarjev oziroma v zanikernosti železniških uprav je kal grozovitih smrtnih nesreč, kakoršne beleži vsakdanja kronika.

Ta brezvestnost in zanikernost se zrcali posebno v nesrečah pri južni železnici, ki tako rekoč naravnost izživlje javnost, kakor nje uslužbenec, da proti njej nastopijo na način, ki bode dovedel promet v one varnostne meje, da ne bode ne jeden ne drugi zasedal železniških vozov v strahu za svoje zdravje ali za svoje življenje.

Dne 18. marca zjutraj ob 5. uri se je zgodila v Bruku n/M. težka železniška nesreča, koje žrtev je bil mlad mož in oče dveh malih otročičev. Storil je grozno smrt.

Na tovarni postaji je pomikala lokomotiva št. 783 32 vozov v takozvani izvodni tir 28, da postavi vozove na izhodni tir. O tej priliki je lokomotiva podrla na koncu tira pritrjenega odbijalnega kozla ter je strmoglavila čez pet metrov visok nasip na cesto. Seboj je potegnila tudi dva službena voza, ki k sreči nista bila zasedana.

Kurjač Štefan Kaschl ni imel časa skočiti z lokomotive dol; strmoglavil je z lokomotivo vred na cesto, prišel pod njo in bil od nje pomečkan in deloma tudi sežgan. Živel je

le 20 minut, na kar je izčrpan na veliko žalost zapuščene vdove z ubogima otročičema.

Strojevodja Kukovich je med padcem odletel s stroja dol in se je poškodoval le lahko. Trudil se je izvleči svojega tovariša Kaschla izpod lokomotive, a bilo je zamanj.

Železniška uprava je seveda kar planila po *Kukowitschu*, kot krivcu te nezgode, češ on ni vstavil lokomotive in tako povzročil nesrečo in grozno smrt kurjačev in vso drugo škodo. V kakem duševnem stanju je moral biti po nesreči preplašeni strojevodja, si lahko vsak predstavlja. Toda železniška uprava mu ni dala niti trenutka počitka, da se odpočije, da se odahne, vlačila ga je od Poncija do Pilata, ga spraševala in njegove izjave debelo in slastno požirala, svesta si, da z njimi pred javnostjo zakrije svojo brezmejno lakomnost. Umevno je, da izjave *Kukowitchove*, v neormalnem duševnem stanju, v kakoršnem se je po nesreči nahajal, za razsodnega človeka nikakor ne morejo biti merodajne. In če bi bilo južno-železniški upravi res na tem, najti pravega krivca te nezgode, bi gotovo nastopila drugo, krajšo in zanesljivo preiskovalno pot.

Ni brez vzroka ves zbor organiziranih strojevodij in kurjačev izdal izvedeniško izjavo, v katerej z ozirom na tiransko postopanje južne železnice s svojimi uslužbenci, v tem slučaju s svojimi strojevodji in kurjači, obdolžuje odločno kot provzročitelja te nesreče le železniško upravo, ki vsled lakomnosti železniških akcijonarjev sestavljajo take vozne turnuse, katerih noben človeški organizem ne more vzdržati.

Samo en pogled v turnus X, kamor sta bila *Kukowitsch* in *Kaschl* uvrščena, zadostuje vsakemu strokovnjaku, napraviti pravično in utemeljeno razsodbo glede *Kukowitscheve* krivde. Imela sta oba nočno rezervo in sta bila v službi od 5. ure zvečer. Nesreča se je dogodila po 5. uri zjutraj, to je v 13. uri njiju službe. Vsak strokovnjak vé, kako umorljiva je dvanajsturna nočna rezerva za strojevodjo. Paziti ima na manipuliranje pri stroju, gledati neprenehoma na tir a ob jednom ne sme niti za trenutek izpustiti izpred očíj premikača, ki mu daja signale. Celo floč mora zasledovati s svojimi očmi svetilko premikačevo, ki jo vrti sedaj njemu pred nosom a zopet oddaljen za celih 400 metrov od lokomotive. In kako mora napenjati svoj pogled, da v tej daljavi, v temni noči in med toliko drugih svetilk vjame vedno pravo. Če vpoštevamo tudi še to, da mu jo zakrije tu pa tam še kak voz in jo mora loviti z druge strani lokomotive, moramo biti toliko lojalni in mirno priznati, da je prav lahko kak signal napačno tolmačiti ali ga sploh spregledati in da se kljub največji pozornosti more zgoditi pretresljiva nesreča, kakor se je tudi zgodila.

Pred to nočno rezervo sta *Kaschl* in *Kukowitsch* po 18 urni službi imela 5 ur počitka. Dne 16. marca popoldne ob 3. uri sta namreč stopila na svoj stroj, 17. marca zjutraj ob 9-ih sta šla domov „počivati“. Istega dne zvečer sta pa prevzela, kakor smo gori omenili, dvanajsturno nočno rezervo. Gotovo nihče ne more trditi, da po 18 urni službi zadostuje 5 urni počitek, po katerem naj se nastopi zopet 12 urna teška in odgovorna služba.

In le nekaj dnij pred nesrečo so se bruckenski strojevodje pritožili radi tiranskih turnusov in izjavili, da ne morejo z istimi nikakor biti zadovoljni, ker nimajo onega počitka, ki ga potrebujejo za svoje službovanje in so izjavili, da se ne smatrajo odgovorne za nikako nesrečo. Ne pritožbe in tudi ne prošnje

niso pomagale. Turnus X, v katerem sta bila *Kaschl* in *Kukowitsch*, je bi med vsemi drugimi še poostren s tem, da je moralo oboje v jedinem prostem času 23 ur, ki ga je imelo v teku 15 dnij, prihajati v kurilnico in tam prisustvovati izmivanju lokomotiv.

In na vse to pride železniška uprava s svojimi zapisniki in reče prav cinično javnosti: *Kukowitsch* je zakrivil nesrečo, priznal je sam; v ječo z njim!

Kako se kapital igra s človeškim življenjem, kako nič vredno mu je oni, ki mu polni globoko vrečo, se pač jasno zrcali v taki razvrstitvi službe. Oderuska lakomnost ne pozna ničesar razven zatega teleta, kateremu meče dan na dan človeške žrtve. Brezbrižnost za vse je lakomnosti zvesta spremljevalka, ki pripomore k večjem proslavljenju kapitalističnega malika.

Pred par tedni, v dnevih splošnega strahu pred vojsko, ko so se vojaki vozili dol v Bosno proti Srbiji, je južna železnica menda stavila v promet ves svoj zastareli material, kolikor ga je ležalo tam kje po starinarskih skladiščih. Saj jej primanjkuje vsega. Nima ne denarja — tako vsaj pripovedujejo — ne uslužbencev in ne zadostnega vozovnega materiala. V sili, si misli, se pa tudi lahko naprežejo stari vozovi tam izpod lope. Ne zdi se jej potrebno preiskati jih, če so še za rabo ali ne, če niso morda nevarni za promet. Tako je uporabila južna železnica pri poštnem vlaku šteev. 35, ki odhaja z Dunaja zvečer ob 10. uri 35 minut in prihaja v Gradec ob 5. uri 24 minut zjutraj. Temu vlaku so pripeli na Dunaju sedem starih voz, ki so jih potegnili tam iz stare šare sém in naložili v nje vojake, tako — saj veste — kakor živino. Zjutraj ob pol 5. uri, ko je vlak drdral mimo Peugen pri Frohleitenu, se pri jednemu teh vagonov otrgata zadnja dva kolesa popolnoma proč, tako, da se je vagon plazil po progi skoraj dva kilometra daleč. Kolesa so se popolnoma zdrobila in pod vagonu se je otrgal preč in preč. Vojakov njihova duševna prisotnost v tem strašnem trenutku ni zapustila. Splezali so na police ter tako rešili svoje življenje strašne smrti.

Le prisotnost duha vojakov in pa sreči, da ni skočilo s tira še šest vagonov, ki so bili zadaj za temi razdrtim priklenjeni je zahvaliti, da se ni zgodila grozna nesreča, ki bi bila zahtevala velikanskih žrtev.

Na pragerskem kolodvoru je dne 27. marca po noči vlak potrgal noge in roke tridesetletnemu premikaču Ivanu *Hojniku*. In tamošnji postajenačelnik, gosp. inšpektor je bil takoj pripravljen braniti zanikernost železniške nprave. Rekel je, da je bil ponesrečeni pijan, in vsled tega tudi padel pod kolesa. Resnica je pa le, da pri ogibnem stojalu ni nikake luči in da je nesrečni *Hojnik*, ko je v temi spremljal vozove in jih s kolom zaviral da ne tréjjo premočno ob odbijala, zadel s svojim životom ob to stojalo. Ker je kol tiščal ob kolo, ga je vrglo na tla in potegnilo za seboj pod voz. *Hojnik* je jako soliden človek, in se mu niti najmanje ne more predbacivati alkoholizem.

Takih in enakih slučajev bi lahko napisali cele knjige. Povsod se vidi zavratni namen železniške uprave, ki hoče biti vedno lepa v očeh javnosti, in ki se v dosego tega svojega namena poslužuje celo nesramnih obrekovanj. Toda še bomo čakali, dokler se take grozovite nesreče omejuje le na redke slučaje. Socialno-demokratični poslanci, radi opozicije vsih meščanskih poslancev proti vsem, kar drži po socialnih reformah, svo-



jimi predlogi za človeško ureditev železniške službe še ne pridejo tako kmalu do zastavljenega si cilja, dokler se tudi v železničarski službi ne v pelje osebnosti delavnik. Mi pa jih podpiramo s svojimi krepkimi organizacijami.

## Rumene organizacije

Ko je zatirano delavstvo prvokrat povzdignilo svoj glas in prvokrat povedalo svojemu tiranu, kapitalistu, da tako ne more iti več naprej, da se tudi on čuti človeka, ki hoče živeti človeško življenje, tedaj se je združen kapital z vsemi svojimi pomočniki vzdignil proti „upornikom“ in vduseval njih najupravičenejšo težnjo z barbarsko silo. Toda ta sila je klonila pred sveto idejo zatiranih. Čim večja je bila ta sila tem hušji je bil odpor in čim bolj se je prelivala po cestah proletarska kri, toliko več je bilo onih, katere je ta kri vzdramila. Započetega gibanja brahialna sila ni mogla zaustaviti in kapital, bodisi država, kakor tudi privatno podjetništvo, je uvidelo potrebo, da spremeni taktiko in počne proti organizacijam delovati z drugimi sredstvi. Delavstvo je treba odvrniti od teh idej, treba mu take duševne hrane, ki mu ne bode odprla razuma in ne dala spoznati današnje človeško nepravilno družbo.

Ko je pri nas v Avstriji nekoliko ponehal divjati policijski brahialni sistem, s katerim se je hotelo zatreti današnje proletarsko sveto idejo, tedaj so se začeli podjetniki bojevati proti socializmu zahrbtno, z lažnjivimi in hinavskimi ter praznimi frazami, ter se pri tem posluževali dobro plačanih delavskih sleparjev, ki so znali zavajati in ki še danes zavajajo delavstvo od njegovih edino pravih interesov. V to svrhu ustanovljenih narodno šarenih ali krščansko socialnih meščanskih organizacijah, se hoče odvrniti indiferentnega zapeljanega delavca od razrednega stališča, od delavskih interesov in se mu hoče dokazati, da imata on in njegov delodajalec skupne interese in da morata vsled tega tudi prijateljsko mej seboj občevati in v gospodarskih vprašanjih sporazumno postopati.

Toda ti podjetniški najeti delavski sleparji sami gledajo nekako skeptično vse to svoje delovanje. Zavedajo se, da sleparijo ljudstvo in prepričani so tudi, da svojih zahrbtnih laži idej ne bodo mogli nikdar uresničiti. Tu pa tam se pokažejo taki konflikti interesov mej podjetniki in mej delavstvom, ki jih slednjemu ni mogoče izbrisati z očij. In tako imamo slučajev, kakor se je pogosto dogodilo v Nemčiji, da so se v mezdnem gibanju pristaši takih „tudi delavskih“ organizacij izrekli proti volji svojih kolovodij solidarnimi s socialdemokratskimi delavci.

Ni čuda tedaj, ako kapital tudi v te narodno šarene in krščansko-socialne „tudi delavske“ organizacije nima več zadostnega zupanja. Ravno vsled tega je kapitalistično časopisje v zadnjih tednih postalo jako nervozno in daje zopet nasvete, kaj storiti v tem resnem modernem času, da kapital ne ostane osamljen in izpostavljen „nemilosti“ proletarijata. Priporoča ustanavljanje takozvanih „rumenih“ organizacij, katere smatra za najboljšo oporo proti „razsajajočemu delavskemu terorizmu“, ki dan na dan preti s stavkanjem. Te „rumene“ organizacije so za nje jedino orožje, s katerim se danes morejo še braniti proti „pretiranim“ zahtevam delavstva, in delavstvo, organizirano po kapitalu na podlagi principov „rumenega delavskega gibanja“, naj reši kapital iz te zadrege.

Ta vrsta „tudi delavskih“ organizacij se posebno bujno razvija na Nemškem, na Francoskem, Angleškem in v Švici. Sedaj pa jo naša kapitalistična glasila na vso moč propagirajo tudi za Avstrijo, kjer se nadejajo zanjo ugodnih tal.

Gotovo še marsikateremu železničarju ni znano, zakaj te organizacije imenujemo tudi „rumene“ organizacije.

To ime so dobile stavkolomne organizacije na Francoskem, o priliki neke stavke. Stavkujoče delavstvo je v lokalni stavkolomnega sindikata razbilo vsa okna, katera so stavkokazi hitro zamašili z rumenim papirjem. Rumena barva tega papirja se je prenesla nato najprej kot zabavljica za stavkokazne organizacije, danes pa te organizacije imenujemo že oficijelno „rumene“ organizacije.

„Rumene“ organizacije, ustanovljene po kapitalu, od podjetnikov na prvi pogled seveda ne kažejo, da so stavkolomne organizacije. To je sicer njih glavni namen, ki se pa skriva pod plaščem takozvane manštersko-liberalne doktrine. Vsak človek mora biti prost in se v svojem gospodarskem delokrogu gibati neodvisno. Najmanjše omejevanje njegove slobode oziroma na splošno blagostanje, bi bil po tej ka-

pitalistični doktrini rop, zakriviljen na individualni slobodi vsakega posameznika, katere mu ni upravičen kratiti nikdo. Ta princip individualne slobode je vladal na Angleškem v začetku razvoja angleškega kapitala in so ga zastopali konsekvantno vsi tedanji nacionalni ekonomisti. Zagovarjali so konsekvantno popolno prostost izkoriščanja in protestirali proti vsaki nje zakoniti omejitvi. Delavstvo je bilo brez vsakega varstva, izpostavljeno nečuvnemu izkoriščanju svojih delodajalcev. V imenu prostosti je podjetništvo smatralo delavsko pogodbo za svoj zasebni posel, v katerega država nima posegati najmanjše. Kapital si je na ta način hotel vstvariti svojo lastno državo na gospodarskem polju, kjer bi bil nastopal svojevoljno avtokratično. Toda delavec, izkoriščen do mozga je osirotel. Zasel je v ono obupno stanje, kakor nam ga opisuje Engels v svoji knjigi „Položaj delavskih razredov na Angleškem“ in kakor ga opazamo nekaj časa po 1840. letu tudi v Nemčiji in pri nas v Avstriji. Osiretlost delavstva je podrla tudi kapitalistični „princip slobode“.

To, kar je kapital v svojem prvotnem razvoju pod krinko slobode opustošil, se nikakor še ne more popraviti z varstvenimi zakoni današnjih modernih držav. Statistika umrljivosti in bolehnosti nam še vedno ponuja kričečih dokazov, da je delavec še danes mej vsemi sloji najbolj izpostavljen vsem nevarnostim, ki so združeni z produkcijo. Zato je naloga naših organizacij v prvi vrsti ta, da s samopomočjo spopolni one velike pomanjkljivosti socialnega zakonodajstva, da nudi organiziranemu delavcu ono, kar mu ni še dala država s svojimi zakoni. Nikakor pa ni smeti smatrati s druge strani podpore, ki se razdeljujejo mej delavce za glavni smoter organizacij. Cilj in namen proletarskega gibanja mora vedno ostati nespremenjen, iztrgati namreč iz rok kapitalista kolikor mogoče velik del one vrednosti ki mu jo delavec pridobi s svojim delom. Z drugimi besedami, fiktivni namen organizacij je vedno le zvišanje mezde, katera mora biti primerna vrednosti izvršenega dela.

(Konec prihodujič.)

## Domače vesti.

### Kaj pa naš prijatelj Handler na Herpeljah?

Ko smo v predzadnji številki priobčili nekaj delikatnejših dogodkov iz Handlerjeve življenjske zgodovine, je baje kar besnel po postaji. Sikal je okoli in gledal, koga bi prijel za vrat, za njegovo hudomušnost ali kakor bi morda on rekel, za njegovo škodoželjnost, da se take stvari spravljajo v javnost. Norel je nad tamošnjim portirjem Mavrovičem, seveda samo zato, ker je organiziran. Pred vratmi ni po vojaški marširal gor in dol, pa ga je nahrulil prav po feldvebelski. Zastonj ga je prosil, naj ga ne sekira, češ da on tega ne prenaša, ker je bolehen in tudi ni ničesar zakrivil. Vse zastonj, lezel je vanj, le naprej in ker mu Mavrovič ni hotel in tudi ni smel molčati, je gosp. Handler poklical jednega onih iz „pretepaške narodne zadrage“ da ga vrže iz pisarne. Mavrovič narodnega junaka ni hotel čakati in je šel sam ven. Stvar je pa prijavil ravnateljstvu, da izreče svojo sodbo s takim ravnanjem. Tudi prejšnjega portirja je na ta način spravil proč. Sekiral ga je tako dolgo, da je sam prosil za premeščenje. Ima malo hišico gori v Herpeljah in tam je moral pustiti svojo družino, sam pa priti v Trst.

Vsled zadnjega dopisa nas je g. Handler dal „čez“ jednem tržaškem odvetniku, ki nas je pozval, da preključimo vse, kar smo pisali o gosp. Handlerju češ, da je neresnično in da vrhu tega tudi obžalujemo, da smo to objavili javnosti. Jel! gosp. Handler tožbo že naročil, nam ni znano. Mi jo prav zadovoljni pričakujemo, da se vsaj enkrat pošteno pogovorimo in da železničarji še malo bolje spoznajo herpeljskega načelnika. Gotovo bi pa bilo za to pravdo veliko zanimanje tam pri ravnateljstvu. Mej reporterji bi sedel tudi kak delegat železniške uprave, ki bi si lahko notiral še kako drugo, morebiti interesantnejšo dogodbico. Vendar pa gosp. Handler nima tako čiste vesti, kakor on trdi. Čuli smo, da je nabiral mej herpeljskimi uslužbenci neke podpise, ki so mu dali črno na belem, da mu niso nikdar dali klobas. Toda, pri nekaterih je imel smolo; vsi vendar niso hoteli podpisati. Radi tega je gotovo v skrbeh, kaj storiti.

Gospodu Handlerju pa povemo, da obžalujemo, ker smo prisiljeni proti njemu tako postopati, kakor ravno postopamo. Vse ni nič izdalo, kar smo kedaj napisali. Opominjali smo ga, naj neha s svojim sekiranjem, naj ne greni že itak grenkega življenja uslužbencem še bolj. Toda vse zaman. Bil je nepoboljšljiv, tako da

smo posegli po skrajnosti, po takem orožju, kakoršnega bi ne mogli rabiti za sedaj proti nobenemu drugemu naših domačih uradnikov. Dolgo časa nas je izzival in drogjal v sršenovo gnezdo in preveč časa smo ga pustili udrihati po njegovih podrejenih, naših sodrugih. Kocka je padla. Ne pustimo se več in če še ne bode miru, hočemo nadaljevali, kakor smo pričeli. Mi se ga ne bojimo. Napadani smo in braniti se moramo. Napadalec nima pravice zgražati se nad orožjem, s katerim se mu parira, s katerim se ga hoče odgnati; proti njemu je dopustno vsako orožje. On nas ne premeta, nikdar, ker preveč nas je. Jeden naših sodrugov na Herpeljah smo ob jednem vsi in zato nepremagljivi. To naj gosp. Handler upošteva. Če pa misli ta boj nadaljevati, tedaj: žalostna mu majka!

## Razne stvari.

„Kšefti“ krščanskih socialcev in nemških nacijo nalcev. Večkrat smo že omenili, da politika meščanskih strank, ki so po njih »veroizpovedanji“ tudi „delavske stranke“, stremi le po osebnih interesih in v medsebojnem podpiranju, kadar je dana prilika, vsesti se na kak mehki stolček k bogato opremljeni mizi. Ko so krščanski socialni strmooglavlili ministerskega predsednika barona Becka, so v prvi vrsti gledali na to, da preskrbijo svoje kašipote in voditelje z mastno ministersko plačo. Koliko more tuptam politika nositi, naj nam bode v izgled gospod Gessmann, ki je pravi prototip krščanske socialnega politika. Ta mož ima sledeče letne dohodke: Kot bivši kustos vseučiliščne biblioteke ima 8000 kron mirovine; 20.000 kron ima mirovine kot bivši minister; 6000 kron ima plače kot član deželnega odbora; 4000 kron dobi deželnozborskih dijet in 6000 državnozborskih; vsega skupaj tedaj letnih 46.000 kron.

Krščansko-socialni mož Dr. Weiskirchner je bil do sedaj predsednik poslanske zbornice. Ta služba pa gospodu Weiskirchnerju ni bila všeč, ker je bila premajhna zanj — samo 14.000 kron na leto — razven tega pa kot predsednik poslanske zbornice ne bi bil imel nikakega penzija. Zato je pa g. Weiskirchner to službo odstopil rajši drugim in je hotel postati minister. Njegovi želji se je ugodilo. In čujte koliko ta antikapitalist potrebuje za svoje življenje. Kot bivši magistratni ravnatelj na Dunaju ima 21.000 kron letne penzije; 40.000 kron ima ministrske plače; 4000 kron vleče deželnozborskih in okoli 6000 državnozborskih dijet; vseh dohodkov skupaj ima tedaj ta „tudi delavski prijatelj“ letnih 71.000 kron.

Približno tako delajo tudi nemški nacionalci. Prejšnji železniški minister Dr. pl. Derschatta je moral napraviti prostor drugim gospodom, ki so že čakali na njegov ministerski stolček. Dru. Pergellu in Dr. Sylvestru je s tem storil veliko uslugo. Kakor je znano je pa gospod Derschatta dobil v zameno predsedništvo avstrijskega Lloydja, to je najboljša služba, kar jih ima avstrija sploh na razpolago za svoje uradnike. Nič manj nego 100.000 kron dobi na leto za to čast. Človek bi mislil, da so pa možu vsaj otegnili ministrsko plačo. Ne, tudi to ima še naprej, češ da si pridržujejo, uporabiti ga eventualno še za ministra.

In gosp. Derschatta je vse to zadovoljno sprejel v čast in v prosep ter procvit nemškega naroda.

Nemški radikalci že tudi nestrpnost čakajo na trenutek, da postane njihov Pacher minister.

O teh plačicah meščansko časopisje kar modro molči. A ne samo to; ono prav nesramno predbaciva socialno-demokratskim voditeljem, češ da živijo od delavskih krajcarjev. To je zares podla nesramnost, ki jej ni najti primerne. Socialno-demokratski voditelji, bodisi državnozborski polanci ali pa drugi strankini nastavljeni, delajo zares za svoje volilce, oziroma za strankine pripadnike, dočim zastopniki meščanskih strank delom le simulirajo in mečejo prah v oči oim, katere navidezno zastopajo. In kaj dobijo socialdemokratski voditelji za svoje naporno delo? Nič drugega nego le toliko, da morejo — seveda ne vsi — preživiti sebe in svoje družine.

Koalicijsko pravo v Nemčiji in železničarji. Glede koalicijske prava so pri nas v Avstriji železničarji nekaj na boljšem nego v Nemčiji. Pri nas se vsaj ne čuje od strani železniških uprav, da bi naravnost prepovedovale uslužbencem pristopati k temu ali onemu društvu v obrambo svojih stanovskih interesov. Izvzeti moramo seveda Ogrsko, kjer tamošnja vlada s proletarijatom postopa prav tiransko.

Kralj. železniško ravnateljstvo v Frankfurtu ob Mainu, je izdalo odlok, v katerem



z vso odločnostjo prepoveduje uslužbencem in delavcem, postati član „Zveze nemških železničarjev“ to je takozvane „Hamburske zveze“. In odlok sklene s temi-le besedami:

„Kdor se kljub temu vpiše v „Zvezo nemških železničarjev“ ali pa v zvezo trgovskih prometnih in transportnih delavcev, ta se upira očitno službenim naredbam in se ga smatra za hujskača proti obstoječemu redu ter bode imel trpeti posledice“.

Razven tega pa se delavce sili, da podpišejo nekak reverz, v katerem izjavljajo, da ne pripadajo takim železničarskim društvom in se obvezujejo tudi za naprej k istim ne pristopati.

**Okrožnica ravnateljstva južne železnice štev. 19 iz zbirke A** glede izplačevanja pričnine železničarjem, na c. k. kazenskih sodnijah.

C. k. okrajno sodišče, ležeče ob progji južne železnice, se je pritožilo, da železniški uslužbenci, pozvani za pričlo v kazenskih pravnih, brez ozira nato, jeli imajo oni letno, dnevno ali pa tedensko plačo, zahtevajo pričnino in v dokaz, da so vsled izgube časa na sodnji res prikrajšani pri svojem zaslužku, prinašajo seboj potrdila predpostavljenih, ki jim podpisujejo, koliko da so izgubili na svoji plači, ne da tudi pristavljajo jeli dotični uslužbenec plačan na leto, ali vsak dan oziroma vsak teden posebej.

Ker uslužbencem nastavljenim z letno plačo v plošnem ne pritiče pričnina, a ker kljub temu ni izključeno, da c. k. okrajna sodišča v pozameznih, posebno vpoštevanja vrednih slučajih, vendar-le takim pričam povrnejo mogoče vsaj en del dokazanega gubitka, vsled tega se naroča gospodom lokalnim načelnikom, da uslužbencem, pozvanim na sodnijo za pričlo, na njihovo zahtevo na povabilu potrdijo, je-li je dotičnik nastavljen z letno plačo, ali pa isto dobiva dnevno ali tedensko, nadalje visokost njegovih dohodkov in konečno tudi, koliko je uslužbenec vsled svojega prihoda na sodnijo izgubil na svojih postranskih dohodkih.

O tej odredbi je obvestiti vse osobje.

Na Dunaju, 3. marca 1909.

Generalni ravnatelj:  
Eger, l. r.

**Novo normiranje premikaških doklad pri južni železnici.** Prometno ravnateljstvo južne železnice je pod številko 39264/V II, izdalo sledečo okrožnico:

Ozirom na stabiliziranje premikaškega osobja, vsled česar so odpravljeni premikaški akordi, se določbe glede premikaških doklad in sicer za postajenačelnike obsežene v členu 13, točka 8. III. dela, za delavsko osobje pa v 3. točki določb glede dnevnih plač, spremenijo tako-le:

1. Osobju uposlenemu pri premikaški službi, se razven stalnih dohodkov, oziroma razven dnevne plače da še premikaška doklada v sledečih zneskih in sicer

premikalnim mojstrom 80 vin. na dan  
„ delovodjem 60 „ „ „  
premikačem pa . . . . 40 „ „ „

2. Taka premikaška doklada pritiče samo za čas faktičnega izvrševanja premikaške službe in jo je za nastavljenemu osobje zaračunati naknadno v plačilni listi, za premikaške delovodje in za premikače, pa, kakor do sedaj, v mezdni listi, formular V, štev. 152.

Substituti dobivajo premikaško doklado v isti visokosti, kakor pritiče onemu uslužbencu, ki ga zastopajo.

Nastavljenemu premikaškemu osobju premikaške doklade ni smeti vzeti v poštev pri računu za prispevek v bolniško blagajno.

Premikaškim delovodjem in premikačem, ki imajo le dnevno plačo, je premikaško doklado pri izračunanju prispevka za bolniško blagajno pristeti dnevnim mezd.

Instrukcije za postajenačelnike in določbe glede dnevnih mezd je takoj popraviti.

Na Dunaju, 9. decembra 1908.

Obratno ravnateljstvo:  
Rössler, l. r.

**Koliko je železnic na svetu in kdo je njihov lastnik.** Kakor sploh v napredku, zavzema Amerika tudi glede železnice prvo stališče. Ona ima poprečno največ železniške mreže. Dolgost nje prog iznaša 293.974 milj, katere so se od leta 1902 sem pomnožile za 12,2 odstotkov. Za Ameriko prihaja skupna Evropa, ki šteje 196.415 milj; pomnožitev prog tekom zadnjih štirih let iznaša 6,7 odstotkov. Za Evropo pride Azija s 54.656 miljami prožne dolžine in s pomnožitvijo 23,2 odstotkov v zadnjih štirih letih. Afrika šteje 17.519 milj s 25,5 odstotno pomnožitvijo. Mej evropskimi državami ima največ železnic Nemčija; nje železniška mreža je dolga 35.653 milj. Rusija ima 35.214, Francija 29.293, Avstro-Ogerska z Bosno in Hercegovino 25.618, Velika Britanija in Irsko 23.058, Belgija 4657, Švedska 8181, Italija 10231, Španija

9103 in Švica 2698 milj železnic. Dolžina vseh železnic nastetih držav je koncem leta 1906 znašala 580.278 milj. Od leta 1902 se je dolgost vseh pomnožila za 59.988 milj, to je za 11,2 odstotkov.

Jako važno je za nas, vedeti, kdo je lastnik teh železnic in kako je železniška mreža v pozameznih državah razdeljena mej privatnike, oziroma v katerih državah so le-te popolnoma ali pa vsaj deloma nje last.

Mej slednje, to je one, ki imajo železnice deloma ali pa vse v svoji posesti je šteti sledeče: Indija, Kanada, Avstralija, Nova Zelandija, južno-afrikanske kolonije, Avstro-Ogerska, Belgija, Brazilija, Bulgarija, Čile, Kolumbija, Kuba, Danska, Francija, Nemčija, nekatere ameriške republike, Italija, Japonska, Norveška, Portugalska, Rumunija, Rusija, Srbija, Siam, Švedska, Švica in Turčija.

V Novi Zelandiji, na Nizozemskem, v Nikaragui, Braziliji in Bulgariji so železnice sicer v državni lasti, toda so iste večinoma, posebno v prvih teh imenovanih državah dane v zakup privatnim družbam.

Z državnimi podporami so se gradile železnice na Danskem, Franciji, na Grškem, v Luksemburgu, v Rusiji in na Španskem, do čim je Guatemala sicer zgradila železnice z državnim denarjem, a je oddala vse v roke privatnim družbam.

Pri nas v Avstriji je država do leta 1905 zgradila 1641 $\frac{1}{4}$  milj železnične proge; od leta 1876 jo je nakupila 3437 $\frac{1}{4}$  milj, tako, da je dolžina železnic, ki so državna last, koncem leta 1905 znašala 5078 $\frac{1}{2}$  milj.

Belgija ima v svoji lasti preko 1015 milj železnic, ki jih je zgradila država, 1323 milj ima nakupljenih in 152 milj v zakup vzetih.

V Braziliji je 807 milj železniške proge pod državno garancijo, 2933 milj je danih v zakup na privatne družbe in samo 1878 milj jih opravlja država sama. Vse ostale pa, to je 5297 so v posesti zasebnikov.

Čile ima preko 3002 železnične proge; 1592 milj iste je lastnina države.

Danska ima 1137 milj v svoji lasti, 855 milj pa je privatnih železnic, ki so podpirane iz državne blagajne.

Nemčija ima vse železnice v svoji državni posesti. Do leta 1905 jih je država sama zgradila za 17.701 milj, 13.207 milj pa jih je do istega leta nakupila.

Velik del železnic je nadalje državna last tudi v Italiji, in sicer 8073 milj. Ravnotako tudi na Ruskem, ki ima 29.498 milj železniške lastnine. Le 13.227 milj je last zasebnikov.

Francija je še-le napravila prve poskuse, da to važno prometno sredstvo spravi pod državno oblast.

Najbolj nazadnjaška v tem pogledu je Španija, ki nima nikakih državnih prog; subvencionira le nekaj privatnih železniških družb in njih železnice preidejo po preteku nekega časa v državno posest, seveda navadno le po dolgih 99 letih.

**Zvišanje tarifov na ok. državnih železnicah.** Državno-železniška uprava namerava razvne tarife za tovorno blago, zvišati tudi osobne tarife in sicer jako občutno. Seveda hoče poseči le med ljudstvo in v prvi vrsti ter v največji meri obremeniti one, ki se vozijo v tretjem razredu. Za ta razred, v katerem se vozi 85 odstotkov ljudi, se tarif zviša za celih 10 odstotkov. Drugi in prvi razred zvišajo le malenkostno. Vrana vrani ne izkljuje oči. Kapital se mejsebojno podpira. Nasproti temu enormnemu zvišanju pa nameravane znižane cene pri lokalnih železnicah, dolgih do 50 kilometrov sploh le malo pridejo v poštev in odškodujejo le minimalno nameravano zvišanje pri drugih vrstah železnic.

Jednotna kilometerska cena bode znašala za vsako osebo:

V tretjem razredu od 1 do 400 kilometrov vstevši tudi davek od vožnih listkov 3:3 vin. (Do sedaj je znašala kilometerska cena od 1 do 150 kilometrov 2:8 vin., od 151 do 300 kilometrov 2:576 vin. in od 300 do 400 kilometrov 2:24 vin.). Od 401 do 600 kilometrov bode znašala ta jednotna cena 2:8 vin. (do sedaj 2:24 vin.), preko 600 kilometrov 2:3 vin. (do sedaj 1:792 vin.).

Cena za drugi razred bode po novem znašala 5:5 vin. na kilometer (do sedaj 5:04 do 5:48 vin.) od 401 do 600 kilometrov po 5:0 vin. (do sedaj 4:48 vin.) preko 600 kilometrov 5:0 vin. (do sedaj 5:932 vin.).

Cena prvemu razredu bode sledeča: Od 1 do 400 kilometrov po 8:8 vin. (do sedaj 8:4

do 8:89 vin.), od 400 do 600 kilometrov po 8:3 vin. (do sedaj 7:84 vin.) preko 600 kilometrov pa po 8:3 vin. (do sedaj 7:392 vin.).

Do sedaj se je plačevalo za prvi razred trojno, za drugi razred pa podvojno ceno tretjega razreda, tako da je obstajalo mej pozameznimi cenami razmerje kakor 1:2:3. Po novih cenah pa bode se to razmerje premeni v 3:5:8 tako namreč, da se proporcija spremeni na korist drugega in prvega, a na škodo tretjega razreda.

Za brzovlake pa obstoji še ena posebna doklada, ki se pa za tretji razred ne spremeni in se le za prvega in drugega nekaj zviša. Zvišajo se tudi cene za časovne vožne listke.

Tako so pri nas vsa „reformiranja“. Kadar se namreč hoče kako stanje sanirati, kadar se hočejo državne finance zboljšati, se vselej začne pri repu mesto pri glavi in vselej se obdači celotno ljudstvo, mesto posamezne kapitaliste, ki imajo nakupičeno bogatstvo. In tudi s povišanjem tovrnega tarifa ne moremo ravno soglašati, posebno ne v sedanjem času, ko se podražavljajo železnice. Podražavljanje železnic bi moralo biti v očeh ljudstva napredek, kar faktično je, zvišanja tarifov pa mu odtežajo to spoznanje in podražavljanje se ne more popularizirati, ne more postati želja ljudstva.

## Gibanje južno-železniških prožnih delavcev.

Prožni delavci so na svojem posvetovanju v Ljubljani dne 4. aprila t. l. sklenili predložiti južno-železniškemu stavbenemu ravnateljstvu sledečo spomenico:

Slavno

stavbeno ravnateljstvo

c. kr. priv. južno-železniške družbe

na Dunaju.

Udano podpisano prožno delavsko osobje inženirskih sekcij Ptuj, Celje, Ljubljana, Sv. Peter Trst in Gorica, je pri konferenci delovodij višjih delavcev (Vorarbeiter) in prožnih delavcev, ki se je vršila dne 4. aprila t. l. v Ljubljani, sklenilo, predložiti slavnemu stavbinskemu ravnateljstvu c. kr. priv. južne železnice to spomenico z uljudno prošnjo, da se nje točke smatrajo za odkritosrčni izraz resničnega položaja, po katerem naj se spomenica presoja. Ne morda iz osebnosti, a še manje iz lahkomišelnosti ali nagnjenosti smo se odločili od tega koraka. Med osobjem vseh goriomenjenih kategorij vlada neutolažljiva nezadovoljanost, ker marsikatera nada mu je splavala po vodi. Ono uvideva vedno bole, da njihov obupni boj proti neznosni bedi ostane brezuspešen, da jih črne skrbi za svoj življenski obstanek in za obstanek svojih družin mučijo vedno bolj in bolj, ker beda pritiska vsak dan z večjo silo in lakota trka vedno močnejše na duri njihovih stanovanj.

Plača je že sama na sebi tako majhna, da z njo prožni delavec nikakor ne more izhajati. Nedelje in prazniki ter slaba vremena pa mu zaslužek skrčijo še za jedno tretjino. Toda tudi službene razmere so neznosne in ugonobljajo njih telesne in moralne moči. Napetost je dossegla svoj vrhunec in njihov napor pri delu ni več kos zahtevam, ki se jim stavlja od železniške uprave.

Slavno ravnateljstvo! Naše želje, ki jih označujemo tu zdolaj, izražujejo naše najnunejše potrebe. Njih uresničenje moglo bi nas rešiti za trenutek iz te bede, dokler namreč uprava južno-železniške družbe ne realizira onih naših zahtev, ki so slavnemu ravnateljstvu poznani iz različnih že pred nekaj časom vloženih prošenj.

Slavno stavbeno ravnateljstvo naj našo iskrenost in odkritosrčnost smatra za izraz naše zvestobe in naše naklonjenosti do c. kr. priv. južne železnice in naj zato predložene želje tudi od svoje strani dobrohotno uvažuje ter jih z vso natančnostjo prouči. Potrebni smo nujne odpomoci in v tej nujnosti se obračamo na slavno stavbeno ravnateljstvo, da nam odpomore. Zanašamo se tudi mi na njeno naklonjenost in ne dvomimo, da bode naši bedi pritekla na pomoč. Obetamo pa ob jednem, da že bodemo za prejete koncesije izkazali hvaležne s podvojno pridnostjo v svojem poslovanju ter tako gotovo odškodovali železniško upravo za ono, kar od nje zahtevamo.

**Železničarji! pripravljajte se na praznovanje**

**1. majnika.**



## A. Splošne zahteve:

1. Ustanovljenje provizijskega instituta za one delavce, ki bi se glasom okrožnice 385a imel ustanoviti s 1. januarjem 1900, naj se nikar ne zavlačuje.
2. Uvedejo naj se čimprej centralni in lokalni delavski odbori.
3. Minimalna plača naj znaša brez ozira na stacije ali proge za prožne delavce po 3 krone 10 vin. na dan, za višje delavce (Vorarbeiter) po 3 kr. 50, delovodje pa po 4 krone; takozvane »krajevno navadne« plače, ki jih je stavbeno ravnateljstvo določilo v §. 13. odst. 6. delavnega reda, že zdavno obstajajo le na papirju, ker se jih v resnici nikakor ne vposteva.
4. Delavni čas naj ne presega 10 ur na dan; v ta čas je pa vračunati tudi dnevni odmor.
5. Delavni čas pred božičnimi, velikonočnimi in binškočnimi prazniki, kakor tudi pustnega in Silvestrovskega dne, naj traja le do poludne s celodnevno plačo.
6. Pri sprejemanju delavcev naj se gleda na določeno število istih, tako da v zimskem času odpuščajne delavcev izostane.
7. Vsem prožnim delavcem naj se v svrhu nakupovanja živil izdajo vožni listki za mesečno dvakratno prosto vožnjo v dveh smereh; ti vožni listki naj bodo veljavni tudi za brzolake.
8. Ob progi in na postajah naj se postavijo utice, v katerih bodo delavci mogli zavšiti spodobno svoje kosilo.
9. Postopanje in ravnanje predstojnikov bodi spodobno in pravično.
10. Odmorni dopusti naj se za prožno delavstvo uredijo tako, kakor so urejeni za vse druge delavske kategorije pri c. kr. priv. južni železnici.
11. Prestopu prožnih delavcev k prometu ali pa k vlakovno-pospeševalni službi naj se ne stavlja ovrh.
12. Zakup košnje ob progi naj se ponudi najprej uslužbencem.
13. Nove določbe delavskega reda so vse osovje hudo razdražile. Vsled tega zahteva najnujnejše, da se delavski red s sodelovanjem centralnega delavskega odbora takoj spremeni.
14. Originali okrožnic, namenjeni prožnim delavcem se imajo le-tim tudi predložiti, da jih v pogledajo in tudi podpisajo.

## B. posebne zahteve:

1. Prožnim delavcem na eksponiranih krajih naj se da ista doklada, kakor jo imajo delavniški delavci.
  2. Čuvajevim namestnikom naj se da suktnjo in kapo, prožnim delavcem pa dezevne plašče.
  3. Službena doklada čuvajevih namestnikov naj se zviša od 40 vin. na 1 krono; ista doklada naj se da tudi spremeljalcem prožnih vozilcev.
  4. Prožni delovodje naj se brez prikrajšanja dosežanih dohodkov in tudi brez ozira na eventualno previsoko starost nastavijo analogno premikaškim delovodjem; če prožni delovodje substituirajo prožne mojstre, naj se jim tudi plača ona doklada ki jo imajo ti slednji.
  5. V slučaju suspendiranja kakega čuvajniškega mesta, naj se nastavi čuvajniškega aspiranta kot prožnega delovodjo, in naj se ga ne postavlja nazaj v vrsto prožnih delavcev.
  6. Onim prožnim delavcem, ki so vsled nenadnih naravnih dogodkov ali vsled drugih najnujnih okolnosti prisiljeni delati nepretrgoma 20 ur, naj se slednji dan da prost ob celodnevni plači.
  7. Onim prožnim profesionalistom, ki so železnici prodali svoje orodje, naj jim ga vendar enkrat že plača, kjer tega še ni storila.
  8. Avtomatično pomikanje za leto 1909. naj se uvede tudi pri prožnem delavstvu, kakor je to že uravnano pri prometnem in pri vlakovno-povspeševalnem osovju.
- Prositelji pričakujemo odgovora na to prošnjo do 15. maja 1909.

Udano prožno osovje.  
(Slede podpisi)

## Poročila o shodih.

Dne 3. aprila so je vršil v Trstu v Delavskem domu železničarski shod, na katerem je poročal sodrug Etbín Kristan o političnem položaju in o delovanju državnega zbora. Obrazložil jim je, kako delavni so se pokazali socialno demokratski poslanci, dočim so meščanski zastopniki pokazali splošno nasprotnost proti vsakemu socialnemu napredku.

Dne 14. aprila se je vršil v Trstu v Društveni gostilni Via Giovanni Boccaccio železničarski shod južnih železničarjev, da se pogovorijo o praznovanju delavskega praznika 1. majnika.

Sodrugi Kopač je najprej razložil v imenu kakih protestov se praznuje posebno letošnje leto ta dan med proletarijatom in katerih pridobitev in zmag se ima delavstvo veseliti letos ob praznovanju 1. majnika.

Ko mu je nanesel govor na militarizem ki je ravno pred kratkim časom zahteval od ljudske mase toliko denarnih žrtev in je povedal, da je na dnevnem redu mej drugimi tudi zahteva delavstva, da o vojni in miru odloča parlament, se je čutil prizadetega neki ne bodigatreba, in začel motiti zborovalce s svojim nemestnim vmeševanjem. Izdal se je za nekakega Köpenicka in se grozno oblastno trkal po prsah, češ jaz sem jaz. Kakor smo zvedeli ni čevljar kakor berlinski Köpenick, nego tam na Belvederu nekje dirigira perice, ki internacionalne srajce perejo. Seveda ni preje odnehal, dokler se ga ni postavilo na cesto.

Sodrugi Regent je na kratko orisal načrt letošnjega majskega praznovanja.

Veselic priredi proletarijat vseh tržaških narodnostij skupaj na Wildijevem zemljišču ob Via Rossetti blizu, tam, kjer se je Buffalo Bill produciral.

Izvolila se je konačno deputacija devetih sodrugov, ki bodo šli ravnateljju Böhmju povedati, da železničarji praznujejo 1. majnik, in da jih ostane tega dne le toliko v službi kolikor jih je za promet neobhodno potrebno.

V deputacijo so bili izvoljeni in sicer za prometno osovje, sodrugi Jernejčič, Koučnik in Klinc; za kurilnico Bizjak, Falk in Istenič; za progovzdrževalno osovje Pečar Renar in Pegan.

Več govornikov je navduševalo zborovalce za praznovanje tega zgodovinskega dne. Mej drugimi so oglasili razven zgoraj omenjenih govornikov tudi se sodr. Falk v nemškem jeziku in pa sodr. Milost. Shod se je zaključil še-le po 11. uri.

## Vršili so se sledeči shodi in zborovanja.

Dne 18. aprila ob 12 uri o poludne se vrši v Kanalu konferenca čuvajev s sledečim dnevnim redom:

I. Splošna situacija čuvajev — poročila sodr. Kopač.

II. Predlogi, ki se imajo obravnati na prihodnji seji personalne komisije.

Dne 21. aprila se vrši pri SV. LUCIJI javni železničarski shod s dnevnim redom:

I. Zadnje koncesije železniškega ministerstva in njih izvršitev. Poročila sodrug Kopač iz Trsta.

Dne 25. aprila ob 3. uri pop. je v Nabrežini v gostilni pri Pirjevki sestanek prožnega delavstva tržaške progovzdrževalne sekcije, to je prožnih delavcev vslužbenih na progah od Trsta do Krmina in Nabrežine inkluzivno Divače.

Spodnja Šiška. V ponedeljek dne 10. maja ob 7. uri zvečer se vrši redni občni zbor naše podružnice. Na dnevnem redu je:

1. Poročila odbora;
2. Volitev novega odbora;
3. Predavanje — referent sodr. Kopač iz Trsta;
4. Raznoterosti.

Člane opozarjamo, da se v deleže polnoštevilni in da pripeljejo seboj tudi sroje žene. Pridite točno, ob določenih uri! Vodstvo.

## Naznanila tajništva.

Genjenim vodstvom krajevnih skupin in vplačevalnic Splošnega pravovarstvenega in strokovnega društva za Avstrijo.

Dne 25., 26., in 27. aprila t. l. se vrši letošnje zborovanje delegatov in občni zbor centrale.

Dnevni red za to zborovanje oziroma za občni zbor se je krajevnim skupinam in vplačevalnicam že prijavil potom posebne okrožnice.

Ta dnevni red je sledeči:

1. Poročila:
  - a) predsednikovo;
  - b) centralnega tajnika;
  - c) provincijalnih tajnikov;
  - d) administracije (blaganiška poročila);
  - e) o strokovnem časopisju;
  - f) proročila kontrolno komisije,

2. Volitev v centralno vodstvo in v kontrolno komisijo.

3. Zadnja gibanja na avstrijskih železnicah (koncesije in njih uresničenje) Kaj nam je storiti za naprej?

4. Podržavljenje Državno-železniške družbe Avstrijske severno-zapadne železnice, Južno-severne-nemške-zvezne železnice in Česke severne železnice.

5. Socialno zavarovanje (Naše stališče na pram temu zakonu).

6. Raznoterosti.

Potančnejši podatki za delegate so obsežni v omenjeni okrožnici, ki smo jo že poslali cenjenim vodstvom krajevnih skupin in vplačevalnic.

Za centralo:  
Tržaško tajništvo.

## Listnica centrale.

V uvaževanje

vsem cenjenim vodstvom krajevnih skupin in vplačevalnic.

Člani se obračajo pogosto do funkcionarjev personalnih komisij, delavskih odborov, obratnih bolniških blagajn, provizijskih institutov kakor tudi zavarovalnice proti nezgodam, da jim dajo različnih pojasnih glede jednega ali drugega vprašanja. Za obratno poštino ti funkcionarji potrošijo znatne zneske, kar jih oškoduje še tem občutnejše, ker sploh brez-

plačno te posle opravljajo in za svoj trud nimajo prav nikakega plačila.

Ker funkcionarji teh stroškov ne morejo sami trpeti in jim jih z druge strani vsled obilnih drugih izdatkov tudi centrala ne more povračevati, zato prosimo, da cenjena vodstva krajevnih skupin in vplačevalnic svoje člane nato opozorijo ter jim naroče, da pismom, naslovljenim na gornje funkcionarje, v katerih prosijo kakih pojasnil, vselej priložijo tudi poštino za odgovor v poštini znamkah. Pozameznik občuti ta strošek minimalno, funkcionarjem omenjenih institucij in zavodov je pa s tem vendar prihranjena precejšnja svota.

## Listnica upravnistva!

## Cenjeni sodrugi!

V svrhu hitrejšega izvrševanja administrativnih poslov naj cenjeni funkcionarji krajevnih skupin blagovolijo vpoštovati sledeča navodila, se natanjko po njih ravnati in nam s tem olajševati preobilno delo.

Vse dopise, tihoče se administrativnih poslov glede listov „ZELEZNIČAR-JA“, „EISENBÄHNER-JA“ ali „KOLEJARZ-A“ in naj ti dopisi obsežajo naročitve, reklamacije, naznanila o premenitvi stanovanj, denarne pošiljatve bodisikoje vrste itd., je pošiljati centrali na DUNAJU V. Zentagasse 5 ne pa v TRST. Ravno tako je naročati pri centrali, tudi vse tiskovine in druga pomožna sredstva, potrebna v običevanju s centralo.

Pri sprejemanju novih članov se imajo stanovske pole, namenjene za centralo, le-tej takoj poslati in pri prihodnjem obračunu tudi obračunati. Tako bodo na novo vstopili člani list preje dobili in bodo reklamacije izostale.

Na stanovskih polah, ki se pošlejo centrali, je tudi zabeležiti, jeli naj se list pošilja v „paketu“ ali pa „posebej“.

Naročitev listov za pošiljatve v paketu ima dospeti v naše roke najkasneje do 9. in do 19. vsakega meseca.

Če je član prestopil iz jedne skupine v drugo, se ima vselej naznaniti tudi prejšnja skupina kakor tudi članova številka, ki jo je imel v tej skupini. — V slučaju prestopa iz bratske organizacije pa je poslati tudi staro člansko knjižico.

Objednem opozarjamo blagajničarje krajevnih skupin nato, da je pošiljatev listov v paketu kot tako zaračunati le tedaj z 32 vinarji, ako je v paketu najmanj ali

56	izvodov „Železničarja“
32	„Eisenbahner-ja“ ali
36	„Kolejarz-a.“

Vse pošiljatve, ki vsebujejo manj listov, je zaračunati s 36 vinarji, in sicer tudi tedaj, ako se je poslalo pod jednim samim ovitkom, ker se na poštini more prihraniti le pri goriomenjenem številu izvodov.

Administracija „Der Eisenbahner“.

Krajna skupina Spodnja Šiška, priredi dne 1. maja ob 3 popoludne v društvenem lokalu najniško veselico.

Vodstvo, opozarja vse člane, da se te veselice gotovo vdeleže in vabi najuljudnejše sploh vse železničarje, da tako v tem večjem številu pokažejo medsebojno solidarnost. Dobrodošli nam bodo tudi vsi prijatelji železničarjev in delavstva sploh.

## 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 Dragutin Priora v Kopru.