15. štev. V Trstu, v četrtek 1. oktobra 1908. Leto I

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 štev. 18 vin.

In zopet je tekla kri....!

In zopet so padale proletarske nedolžne žrtve in kapitalistično orožje v rokah nevednega in nerazsodnega vojaštva je zopet slepo sekalo in morilo mirne državljane. Težko nam je bilo misliti, da kaj enakega more doleteti tudi sicer tako mirno prebivalstvo ljubljanskega mesta. Ali narodni šovinizem, besno ščuvanje Nemca proti Slovencu, in narobe, je zahteval tudi v Ljubljani svojih žrtev. Barbarsko orožje kapitalističnega zaveznika je umorilo dvojico ljudij, katerih grobovi na ljubljanskem pokopališču bodo spominjali pozno v prihodnjost na one čase nazaj, ko se je kapitalizem z netenjem sovraštva mej sosednimi si narodi, z besnim sčuvanjem bližnjega proti bližnjemu in s krvjo, prolito v tem boju po njegovem zavezniku, militarizmu, polnil svoje požrešno žrelo.

Družba Sv. Čirila in Metoda je priredila skupščino v Ptuju na Štajerskem. Tamošnji Nemci šovinisti, globoko užaljeni, da so Slovenci s svojim posetom omadeževali nemški značaj njihovega mesteca, so skupščinarje prav brutalno napali ter naklestili. Po geslu današnje kapitalistične družbe, po geslu vseh meščanskih strank brez izjeme, je treba na nasilstvo odgovoriti z nasilstvom, na barbarizem z barbarizmom. Tako so storili ljubljanski liberalci. Sklicali so protesten shod, razburili meščanstvo in ga razburjenega spustili na ulico, kjer je začelo v besnem sovraštvu divjati proti vsem, kar so videli nemškega. Razbili so vse, kar se je dalo razbiti; nemške napise nad trgovinami so snemali, jih metali v Ljubljanco, ali pa jih mazali, šipe in stekla so žvenketala in... reševalo se je narodno vprašanje. Dva dni je trajalo to divjanje in tretji dan še-le je prišlo vojaštvo «mirit» razburjene duhove. Dragonci in pešči so dirjali po mestu *za posamezniki* in poročnik Mayer, rodom Nemec, je ukazal svojemu oddelku streljati na demonstrante. Padli sta **dve osebi mrtvi** in **osem težko ranjenih**. Ustreljena sta bila strojevodja Narodne tiskarne *R. Lander* in dijak četrtošolec, *Ivan Adamič*.

In kdo nosi krivdo teh dveh umorov? Kdo je kriv nesreče družinam osmerih pohabljencev!? Morda ptujski pretepači, ali morda ljubljanski razgrajači?! Ni jedni ni drugi! Kriv tem nasilstvom je tretji, ki se veseli tega besnenja naroda proti narodu, ki žanje zlato žetev iz tega narodnega šovinizma. Krive so kapitalistične meščanske stranke, in njih zaščitnica, kapitalistična vlada. Kapitalistične meščanske stranke rešujejo s pretepi in razgrajanjem narodno vprašanje. S podpihovanjem najnižjih strastij hočejo ugonobiti nacionalistično furijo v Avstriji, vedoč, da se s tem razmere le še poostrujejo, a nikakor ublažujejo. Dà, meščanske stranke vejo, da jih ravno ta boj vzdržuje na površju, da je medsebojno narodno sovraštvo pogoj njihovega razvoja, pogoj njihovega življenja, pogoj njihove eksistence. Vsled tega imajo tudi strah, da se jim to jedino njihovo orožje za obstanek res enkrat iztrga iz rok. Sicer bi postopali drugače, nego postopajo danes. Narodna vprašanja se ne rešujejo s to zapeljivo, narodu samemu sovražno ter duševno in fizično uničujočo politiko. Treba je delovati nato, da se avstrijski narodi med seboj sprijaznijo, da se zajamčijo vsakemu narodu pravice, ki mu grejo. In le tedaj, ko bode vsi narodi delovali vsak v svojem oddeljenem mu terenu za gmotni in duševni napredek, bode mogoče živeti drug poleg druzega, Nemcu poleg Slovenca in Čeha, Slovencu poleg Nemca in Italjana — i t. d. Ali, ne upajmo preveč, ne zgodi se to-še tako brzo. Današnja proti proletarska vlada ne ukrene gotovo kaj takega. Njej je ljubo, da se narodi tepó in lasajo mej seboj, ker tudi ona dobro vé, da je nje obstoj odvisen od neznosnega strankarstva, bodisi narodnega, bodisi ekonomskega. Zato neti ta boj in posega tudi po vojaštvu, da mu pomaga z bajoneti in s svinčenimi krogljami. In jeklena solidarnnost vlada mej tema dvema faktorjema za vzdrževanje obstoječega, proletarijatu sovražnega kapitalističnega sistema. Drug za druzega živita, podajati si prijateljsko roke in se objemata v bratovski ljubezni. In kadar preti nevarnost njihovi eksistenci, prihiti jima na pomoč njihov zvesti zaveznik militarizem, katerega obadva skrbno čuvata in mu materinsko strežeta s žulji usužnjenih proletarcev. In ta zvesti zaveznik, desna roka kapitala, meščanstva in vlade, bode imel svojo moč, dokler bodo imele moč meščanske stranke vseh barv, ker le do tedaj bode mogla ostati tudi vlada na krmilu, ki diktira militarizmu, da jej pomaga slepo izvrševati njene sebične naklepe. Meščanske stranke pa bodo netile še nadalje narodno sovraštvo, ker je isto pogoj njihovega obstoja. Konec temu ščuvanju in sovraštvu bode tedaj, ko ljudstvo samo spozna, da ga voditelji varajo s praznimi frazami, in da je ono samo žrtev njihovih sebičnih interesov.

Ubiti žrtvi pohotnega kapitalizma počivate v hladnem grobu. Pogreba se je vdeležilo vse občinstvo, brez razlike. Okoli 30.000 njih je izkazalo zadnjo čast nedolžnima žrtvama. Jugoslovanska socialna demokracija se je udeležila žalostnega sprevoda oficijelno, s svojimi organizacijami in pet vencev je položila na krsti umorjenih. Na pokopališču je v imenu stranke izročil pokojnikomu zadnji pozdrav sodr. Anton Kristan ki je izjavil, da so v tem trenutki tudi socialni demokratje solidarni v žalosti, v ime protesta proti prepotentnemu militarizmu.

Na grobovih se bode dvigal spomenik, postavljen pokojnikoma od ljubljanske občine. Spominjal bode občinstvo vsak dan na njiju žalostno smrt, toda bogve, ali bode ono tudi premišljevalo o tem, kdo je kriv njiju prezgodne smrti in zakaj sta morala tako zgodaj umreti. Prav gotovo ne, ker preveč je ljudstvo zaslepljeno in prepolno je strastnega sovraštva, da bi moglo spoznati pravo od nepravega in zastaviti ono pot, ki pelje do njegovega odrešenja. Otresti se mora narodnega šovinizma, in s hladnim razumom mora pregledati položaj. Sprevidelo bode, da je na nepravi poti in spoznalo, da je vse delovanje njegovih voditelj le prazna fraza in pridružil se bode onim, ki delujejo resnično za pravico in svobodo. Stopil bode v bojevne vrste proletarske. Meščansko ščuvanje naroda, samopašna kapitalistična vlada in vojaške kroglje so mu porok, da se bode prelivala nedolžna kri, dokler bode obstajala ta trozveza v človeški družbi. Socialna demokracija jedina deluje na nje odstranitev in jedina ona nam je porok zato, da se v dobi njenega zavladanja prenehajo cestna klanja mirnih državljanov.

Razvoj avstrijskih železnic.

Prve železnice v Avstriji so bile privatna podjetja. Država jih je podpirala z vsemi sredstvi. Dajala je dovoljenja za razlaščevanje zemljišč na drugi strani pa jih s posebnimi privilegiji varovala pred konkurenco. Prvi privilegij za gradnjo železnice je bil izdan profesorju Franu Antonu baronu pl. Gerstnerju, ki mu je dovolil zidanje železniške proge mej Mauthhausnom in Budjevicam na Češkem, v svrho zveze Donave z Moldavo. To je bila pa prva železnica, na kontinentu, to je pri nas v Evropi, izvzemši Angležko, sploh, in še po tej so vagone vlekli le konji. Leta 1830 se je gradila proga Praga-Lana in 1832 leta Linc-Gmunden. Tudi na teh dveh železnicah so začasno vozili še konji. Prva železnica s parnim obratom je bila sedanja Cesar-Ferdinandova-Severna železnica mej Dunajem in Bohmijo. Privilegij za gradnjo te železnice je dobil *Rothschild* z dekretom od 4. marca 1836 in sicer za dobo 50 let. Vlada je namreč že uvidevala, da železnic ni smeti prepuščati privatnikom popolnoma na prosto razpolago, in je že nekako omejevala pravice železniških podjetnikov. Energično si pa še ni upala nastopiti, ker je bila nazadnjaška, kakor še danes ter je vsako iznajdbo in vsak napredek gledala z največjo bojazljivosto. Sama, na svojo roko si ni upala začeti ničesar. Radi tega je dala *Rothschildu* privilegij le za 50 let s klavzulo, da po preteku te dobe zamore odstopiti podjetje državi ali pa prositi za podaljšanje privilegija, če se namreč železnica dobro sponese. V vseh privilegijih si pa država sama zase ni pridržala prav ničesar druzega nego nekaj pravic za poštni in za vojaški transport. Lastnina do železnice same pa je ostala lastnina poduzetnikova za nedoločeni čas. S kabinetnim pismom od dne 15. novembra se je prvikrat izrazila misel, da si država pridržuje pravico, da more tudi ona sama graditi železnice. Vsled tega so bila z najvišjo odločbo od 27. decembra 1837 glede gradnje železnic izdana nova in sicer splošna zakonska določila. Le ta so že razločevala privatna in javna železniška podjetja in vlada si je pridržala, pravico da sme tudi ona sama graditi železnice. Vlada je seveda mislila takoj na velikanski dobiček in na polnjenje državne blagajne. Gospodarskega napredka ni imela pred očmi. Sicer pa je koncesije dajati le delniškim družbam ali pa drugim juridičnim osebam, to je društvom obstoječih iz več oseb sploh. S temi novimi določbami se je zavarovalo nadalje podjetnika tudi pred konkurenco in je imel takorekoč monopol: v isti smeri ni mogel nihče graditi druge proge. Država si je pa pri podeljevanju koncesij pridržala pravico, da jej po preteku 50 let pripade popolna lastnina do železnice same, izvzemši do transportnih predmetov. Leta 1838 pa je šla vlada še dalje. Ko je dovolila baronu Sina gradnjo proge iz Dunaja v Glognic, si je pridržala tudi pravico, da sme na državne stroške graditi drugo progo v istej smeri. Stem se je tedaj vlada postavila na podjetniško stališče, in prisilila državo, da začne fungirati v tej lastnosti. Dozorela je pa ta podjetniška misel vlade z najvišjo odločbo od dne 19. decembra 1841, s katero je bil upeljan sistem **državnih železnic.**

Še-le tedaj je vlada prišla do prepričanja, da privatniki ne vpoštevajo javnih interesov pri gradnji železnic nego, da jim je njihov lastni žep najbližji. Interesi privatnikov tudi niso vedno in povsod združljivi z javnimi interesi. Vendar so pa tudi še za naprej privatna podjetja ostala kot glavna podjetja, to je država je prevzemala gradnje železnic le tam kjer ni hotel graditi nihče drugi, oziroma je nadaljevala delo onih privatnih podjetnikov, ki niso mogli gradnjo dovršiti, ali pa sploh obveznostim, ki so jim jih nalagale koncesije ugoditi. V tej perijodi je država zgradila celo vrsto železnic. Omenimo naj ono iz Brna v Olomuc, nadalje iz Prage proti saški meji in pa južno železnico od Glognica naprej do Trsta, tako, da smo leta 1854 imeli 1852 kilometrov državno, železniške proge. Ob jednem je istokrat država tudi prevzela v svojo režijo nekaj privatnih železnic, da jih je s tem rešila iz financijelne zadrege, v kateri so se nahajale. To so bile proga Dunaj-Glognitz in pa Dunajsko-rabske proge, ki so se obrnile na vlado za denarno pomoč.

Če bi bila Avstrija nadaljevala začeto pot, da bi bila razven privatnih železniških podjetij gradila tudi svoje državne železnice, tedaj bi bila dobila v svojo oblast brez vsakega večjega preobrata in brez velikih denarnih žrtev vsa glavna železniška podjetja. Tako bi bila dobila premoč tudi nad ostalimi manjšimi privatnimi progami, ki bi bile po pretečeni koncesijski dobi pale popolnoma brezplačno v njeno last.

Toda, kakor na nobenem državnem polju, se stvar tudi tukaj ni razvijala gladko. V revoluciji leta 1848. je država zabredla v velike dolgove. Nikjer ni mogla dobiti potrebnega denarja, da se reši iz financijelne zadrege. V drugi vrsti pa so tedajšnji državni ekonomi vstali proti temu sistemu državnih železnici češ da so železnice v upravi države proti gospodarska podjetja in da treba pustiti razvoj istih prosti volji privatnikov. Rekli so, da se le na ta način železnice morejo razvijati. To napačno razumevanje državno-gospodarskega razvoja in pa velikanski deficit državne blagajne sta res preslepila vlado, da je poprodala s strašansko zgubo vse železnice, ki jih je imela država v svoji upravi. Tako je na primer prodala severno državno progo iz Brna v Bodenbach in pa južno ogerske proge Marhek-Solnok-Segedin in Segedin-Temesvar, nadalje progo od Temesvara proti Donavi in jedno državno progo v Banatu, za 65,459,000 goldinarjev, to je za več nego za polovico manj, nego je država sama investirala v ta podjetja. A to ni še bilo zadosti. Delniški družbi, ki je te proge kupila in ki se je imenovala **Državno-železniska družba** je država jamčila za celo koncesijsko dobo 5 odstotkov čistega dobička njihovega vloženega kapitala in pa $^1/_2$ odstotka amortizacije istega. Stem se je uvedel v avstrijski železniški razvoj nov sistem, namreč sistem **privatnih in garantiranih** železnic. Leta 1845 je bil izdan nov koncesijski zakon, ki je ta sistem postavno uredil in uveljavil. Z njim se je uvela koncesijska doba 90 let in podjetnikom je bilo mogoče zadobiti garancijo od države za varnost obrestovanja investirane glavnice.

Za kapitaliste ta sistem garantiranih železnic nikakor ni bil slab; pa tudi železnice so se zelo množile. Kdor je imel denar je bil najbolj varen, če ga je vtaknil v kako železniško podjetje, ker država mu je garantirala 5 odstotne obresti od investiranega kapitala, vrhu tega pa še za amortizacijo istega $^1/_5$ odstotka. Samo po sebi je umevno, da so se pod tako ugodnimi pogoji za gradnje železnic brigali ne le avstrijski državljani, ampak da so prihiteli s svojimi kapitali k nam tudi inozemci. Vlada je sicer izplačevala diferenco mej odstotnimi 5·2 obrestmi od vložne glavnice in pa mej zaslužkom, le kot nekako posojilo proti 4% obrestmi, katero so bili podjetniki obvezani vračati, kadar so jim železnice nosile preko garantirane svote. Ali, na kako tako povračilo pri garantiranih podjetej sploh ni bilo mogoče misliti. Vedni prepiri so bili na dnevnem redu. Podjetniki se niso zadovoljili, da jim država izplača samo diferenco obresti od investicijske glavnice, ampak so zahtevali pokritje 5·2% obrestij sploh od cele delniške glavnice, to je od onih svot, ki so jih podjetniki morali obrestovati delničarjem samim. Nadalje podjetniki tudi niso dovolili nikake državne kontrole pri svojih računih. Računali so pač tako, kakor se jim je ljubilo, seveda vselej tako, da je morala država doplačevati «primanjkljaj». Zanimanja za gospodarski napredek ni bilo seveda nobenega. Vse se je prepustilo usodi, ker je bil dobiček garantiran. Z jedno besedo, država je bila prav pošteno tepena.

Začelo se je novo gibanje, ki je predbacivalo državi protigospodarsko delovanje, nastali so hudi boji v parlamentarnem življenju, in vzbudile so se nove ideje in novi pojmi o državno-pravnem pomenu železnic. Velikanske izgube, ki jih je država imela vsled svojih protigospodarskih garancij in poteškoče, ki so se jej stavljale nasproti pri uveljavljenju narodno-gospodarskih tovornih tarifov, so jo konečno vendarle prepričale, da je jedino pravi sistem za uprave železnic le popolno podržavljenje istih. In to pot je naša država tedaj tudi faktično začela hoditi, ter jo nadaljuje še danes. Trudi se spraviti počasi pod svoje vodstvo vse železnice in iste iztrgati popolnoma iz rok posameznikov, v splošno korist vsega prebivalstva ter se tako očistiti deloma onih pijavk, ki sesajo že celo stoletje kri in mozeg iz avstrijskega usužnjenega proletarijata.

(Sledi).

Delovanje naše železničarske organizacije v letu 1907.

Že šestnajsto leto obstaja strokovna organizacija avstrijskih železniških uslužbencev. Nje letna poročila nam pričajo o praktični vrednosti, ki jo ima ista za vse železničarstvo sploh, a posebej še za njene člane. Od leta do leta se razvija ta važna korporacija in nje uspehi so čimdalje večji in pomembneji. Letna poročila so vedno interesantneja, ker nam vsako naslednje prikazuje lepše rezultate njenega delovanja. V vsakem pogledu napreduje. Železničarji uvidevajo dan za dnevom velike koristi, ki jim jih nuja organizacija in pridno pristopajo k njej kot člani. Leta 1902 jih je štela 26.057 dočim jih je imela koncem pretečenega leta že 51.832. Glavni del organiziranih tvorijo uslužbenci ck. državnih železnic; njih je 22.508, Južnih železničarjev je 12.943, onih državne železnice 5946, severnih železničarjev pa 5297. Ostali pripadajo različnim drugim železnicam. Po narodnosti je pa bilo organiziranih železničarjev 35.235 Nemcev, 11.780 Čehov, 2675 Poljakov, 2000 Slovencev in 371 Italijanov.

Centrala organizacije ima svoj sedež na Dunaju. Da so po člani laglje deležni dobrotki jih jim nuja vsem v jednaki meri, so usta, novljena še tri tajništva in sicer *češki v Pragi, poljski v Krakovem in slovenski v Trstu.* Razven tega pa se vzdržuje še *devet* skupnih sekretarijatov, to je takih, v katerih razven organizirancev drugih strok najdejo svojo pomoč tudi člani železničarske organizacije. Za vzdrževanje vseh teh tajništev se je izdala v pretečenem letu 1907 svota 18.486 kron. Organizacija vzdržuje nadalje štiri strokovne liste: nemškega, češkega, poljskega in slovenskega. Centralno glasilo nemški «*Eisenbahner*», katerega se je v pretečenem letu tiskalo 1,423.500 eksemplarov, to je celih 400.000 več, nego prejšnje leto.

Lanjsko leto je bil mesečni prispevek članarine zvišan za 30 vin. Kljub temu pa število članov ni padlo, česar se je bilo bati in organizacija je vsled tega povišanja mogla razširiti v marsikaterem pogledu svoj delokrog. *Skupni dohodki* so znašali v pretečenem letu 388.334 kron in od tega zneska je organizacija porabila v korist članov bodisi z direktnimi podporami, bodisi tudi na indirektni način znesek 378.896 kron. Največji del izdatkov tvorijo *stroški za pravovarstvo*, ki so v preteklem letu znašali *65.412 kron*. Večina pravnih slučajev so rešila tajništva sama, dočim je pa v 662 slučajih bila potrebna odvetniška pomoč. Leto za letom narašča število prosilcev za pravno pomoč. Leta 1896 je organizacija dala tako pomoč v 423 slučajih, dočim pa je do pretečenega leta 1907 to število naraslo že na 1647. Videti je tedaj, kako koristna je ravno ta naprava za učlanjene železničarje, ker le mali del vseh slučajev je izvzet že a priori podpore iz skupne društvene blagajne, to je oni, v katerih ni pričakovati prav nikakega uspeha. Pravovarstveni stroški so samo v pretečenem letu porastli za 30.354 kron.

Sploh so pa izdatki vseh vrst v preteklem letu porasli za precejšne svote. Denarnih podpor se je dalo za 26.133 kron več nego v letu 1907, stroški za različna zborovanja so za 15.146 kron večji, za agitacijo se je dalo približno 23.838 kron več nego pa prejšnje leto. Agitacijski stroški so vsled tega za toliko večji, ker je znano gibanje na privatnih železnicah lanjskega leta zahtevalo od centrale velikanskih žrtev. Če specificiramo posamezne izdatke lanjskega leta, se nam nuja sledeči račun, in sicer znašajo

stroški za pravovarstvo	65.412 K;
podpore	51.719 »
izdatki v izobraževalne svrhe . .	48.064 »
agitacijski stroški	45.706 »
izdatki za provincijalna tajništva .	18.486 »
upraviteljski stroški	65.267 »
stroški za tiskovine	56.416 »

O obsežnem agitacijskem in izobraževalnem delovanju nam priča število shodov in zborovanj, ki so se v to svrho vršila na račun centrale. Na 1315 shodih so govorili nje odposlanci kot poročevalci. Razven tega pa so imele posamezne skupine še na svoj lastni račun skupaj 2352 shodov različnega značaja. Vseh vdeležencev na teh 3666 shodih je bilo približno 317.831. Knjižnice vseh krajevnih skupin so imele koncem pretečenega leta 28.745 knjig, ne vštevši onih knjižnic, ki so se združile s knjižnicami obstoječih okrajnih skupin. Število izposojenih knjig znaša 38.921.

Omeniti moramo nadalje celo vrsto volitev v različne institute, katerih ugodni uspehi so pripisovati delavnosti organizacije. Tako so zmagali pri volitvah v bolniško blagajno v penzijske sklade, v skladišča živil i t. d., kandidatje, postavljeni od organizacije same.

Važni so uspehi, izvojevani po organizaciji o priliki zadnjih dveh mezdnih bojev leta *1905* in *lanjskega leta*, v katerih so člani pridobili znatno povišanje mezd in plač *ter skrajšanje čakalne dobe v avanziranju.* Ali brez ozira na te pridobitve, izvojevane v resnem boju s svojimi delodajalci more organizacija biti ponosna na vspehe, dosežene s tihim delovanjem, o katerem nam ravno pričajo, kot nepobitni dokazi gorinavedene številke. Delo, katerega je naša železničarska organizacija izvršila za svoje člane tekom jednega samega leta, je velikansko in nasprotniki sami ga občudovaje motrijo. Seveda poskušajo oni vsa sredstva, da bi preprečili velikanski vpliv naše organizacije na svoje člane in njihove tovariše, ki so še izven nje, ali, ves ta napor je zastonj in njega moč se razbija ob skalo solidarnosti, ki je temelj tej nerazrušljivi stavbi. Železničarji, ki niso še člani te močne strokovne organizacije, morajo konečno vendarle sprevideti, da jim samo ta organizacija zamore pripomoči do boljšega obstanka in da jim le ona more varovati njihove stanovske koristi.

Kdo podražuje živila?

Železničarjem, ki ječijo z drugim proletarijatom vred pod težo že neznosne draginje, bode gotovo ustreženo, če jim povemo, kje je pravzaprav izvor vse te draginje in kdo jo povzročuje. Pretežni del najpotrebnejših živil, dobivamo iz tujih, južno vzhodnih krajev, iz Balkana. Klavna živina nam prihaja na primer največ iz Serbije. Z vsemi temi tujimi državami ima naša Avstrija svoje pogodbe glede uvažanja takega blaga in z druge strani tudi glede izvoza naših industrijalnih ali surovih pridelkov. Pri teh pogodbah ima seveda prvo besedo vlada, ki jo zastopa poljedelski minister, pri nas krščanski socijalist Dr. *Ebenhoch.* Pred kratkem so se vršila tozadevna pogajanja mej našo in mej srbsko vlado, in Dr. Ebenhoch je napenjal vse sile, da bi sploh preprečil vsako tako pogodbo mej sosednima si državama. Ugoditi je hotel po sili oderuškim nakanam tevdalcev in veleposestnikov ter jim pripomoči, da bi le-ti mogli prodajati pridelke svoje zemlje in živino po ceni, ki bi jo bili diktirali oni, kar bi jim bilo seveda popolnoma omogočeno, če bi ne bilo došlo do sporazumljenja mej obema državama. Vlada je imela pa strah pred maso ljudstva ter, hočeš ali nočeš, glava krščanskih socijalcev je moral kloniti in dovoliti še nadalje, da dobivamo najpotrebnejša živila tudi še naprej iz sosedne Srbije. Najhujše zlo se tedaj ni zgodilo, pač pa se je posrečilo agrarcem, na čelu jim krčšanski socijalist, minister Dr Ebenhoch, izvesti vse svoje oderuške nakane pri uveljavljenju te trgovinske pogodbe.

Po novi pogodbi je colnina za uvozno blago iz Srbije močno zvišana; za nekatere predmete je *podrojena*, za druge je postala *trikrat*, a zopet za druge kar *štirikrat višja*, nego je ista iznašala po prejšnjih mejsebojnih dogovorih. Minister Dr. Ebenhoch, krščanski socijalist, je na primer colnino za *pšenico* zvišal od 1 krone 79 vin. na 6 kron 30 vin. za *rž* je isto zvišal od 1 krone 79 vin. na 5 kron 80 vin., za *ječmen* in za *koruzo* od 60 vin. na 2 kroni 80 vin. in za oves od 1 krone 43 vin. na 4 krone 80 vin. Še veliko večje je pa zvišanje colnine za uvoz *klavne živine.* Za vola, ki ima preko 5 meterskih stotov, je bilo po določilih stare pogodbe plačati le 9 kron 52 vin., po novi pogodbi pa kar 47 kron. *Od svežega gorojega mesa* se je preje plačevalo po 14 kron 29 vin. sedaj pa bode za vsak meterski stot takega mesa plačevati 30 kron. Istotako se zviša tudi colnina pri uvozu *prašičev.* V stari pogodbi je colnina za te živali znašala 3 krone 57 vin. dočim se bode sedaj plačevalo od manjših prašičev po 11 kron, za prašiče s težo preko 110 kilogramov pa po 10 kron za vsakih 100 kilogramov, tako, da na rejenega prašiča pride po novi pogodbi *še več nego štirikrat večja colnina* nego po stari pogodbi. Pri bikih se je colnina zvišala od 9 kron 52 vin. na 30 kron, pri kravah od 7 kron 14 vin. na 30 kron, pri teletih pa od 3 kron 57 vin, na 5 kron.

Tako so tedaj krščansko socijalni agrarci dosegli, da se za vsakega srbskega vola, ki pride čez mejo v Avstrijo, mora plačati takoj 47 kron. Na ta način se meso pri kilogramu

podraži za 10 vin. Važno je pa tudi omeniti še to, da je uvoz žive živine iz Srbije po novi pogodbi sploh prepovedan, tedaj tudi proti plačilu bodisikoje colnine nedopusten. Mi moremo tedaj dobivati le ubita goveda in zaklane prašiče, pa tudi teh ne v poljudnem številu, nego le 35.000 goved in 70.000 prašičev. Popreje se je vsako leto dobilo iz Srbije razven zaklane živine 60.000 do 70.000 živih volov in dosti preko 100.000 živih pračičev, vse to proti nizki colnini.

Toda nova trgovinska pogodba s Srbijo ne podražuje samo kruha in mesa, nego tudi sadje. Serbija prideluje mnogo izvrstnih češpelj. Tudi tem se pri uvozu colnina poviša in se vsled tega pri nas ta sad podraži. Za 200 kilogramov srbskih češpelj se je preje plačevalo 3 krone 57 vin. colnine, po novi pogodbi pa se za isto kvantiteto plačuje po 8 kron, za finejšo vrst pa celo po 10 kron.

Za koliko so se s tem splošno podražila živila si vsak sam lahko preračuna in uvidi vso frivolnost in nesramnost, s katero se je pri tem pogajanju postopalo proti mestnemu in industrijskemu prebivalstvu. V dvojni meri je isto oškodovano. Meja jim je zaprta za živila in zaprta tudi za zaslužek. Srbija je s svoje strani zaprla mejo tudi Avstriji za nje industrijske predmete in nalaga na iste visoko colnino. Konkurenčni boj je s tem Avstriji silno oteškočen. In krščansko-socijalni poljedelski minister si vrhu take frivolnosti še upa v javnosti zagovarjati tako oderuštvo in jo podpirati. Ali, nadajmo se, tudi ta krivica bode prekipela mero in ljudstvo se bode dvignilo proti tatu, ki mu hoče ukrasti zadnji trdo zasluženi novčič iz žepa.

Dopisi.

Iz Sv. Petra na Krasu. Sprejmite v album železniških nasilnežev in surovežev tudi našega skladišnega paznika *Tomšiča*. V vrsti teh «velikanov» se mož odlikuje v prvem redu s «finimi» kletvicami, katerih čuješ le tam v kaki beznici mej najnižjim slojem človeške družbe, mej lenuharskimi postopači in zločinci. Trka se po svojih prsih, češ da je najizobraženeji človek mej svojimi službenemi kolegi, ali njegovo ponašanje napram delavcem ga pokazuje v pravi luči in mu prisoja mesto tam mej istimi, ki so njemu jednaki po dejanjih in po besedah. Izobražen človek gotovo najde za uboge železniške delavce drugih, besed, nego **prokleti limeljni in barabe.** O vsaki priliki, kadar mu ni kaj povolji, se spusti kot besen na nje, in bruha iz svojih umazanih ust smrdečo gnojnico, ki se mora gabiti vsakemu poštenemu človeku. **«Porka madona, krucifiks, kršen duš»**, to je poduk vsakemu delavcu, ki se mu količkaj prav ne obrne. In na adreso vseh zagrmi zopet: *bolj neumnih delavcev ni, kakor so varno v Št. Petru.* Radi bi vedeli, kdo mesto njih opravi delo, morda on sam. Discipline nima proti nobemu človeku prav nikake. Kako jo bode pa tudi imel, ko sploh ne vé, kaj je disciplina! Če je pa treba kje komandirati je pa on prvi zraven. Kar vsa postaja je njegova in povsod je prvi. Naj bode premikač ali zavirač, vsi so po njegovem mnenju njegovi sužnji, s katerimi more počenjati, kar se mu poljubi. Tudi lampistov ne pusti v miru in jim diktira svoje «ukaze». Delavce trpinči z delom kot kakega osla; nè pozna nobene mere in mu je popolnoma indiferentno, če mora kdo po 23 ur delati. Potem, ko so že 12 ur prali vagone jih požene še drugih 12 ur v ponočno službo. In nesramna brezobriznost je v tiranu tolika, da se postavlja proti vsaki akciji za skrajšanje delavnega časa. Delovodja in dva delavca sta se javila v to svrho pri načelniku, a takoj se je oglasil samopašni trinog ter rekel v prevzetni nadutosti, gotovo svest si «svoje izobraženosti», **da on dober stoji, da se ne bode doseglo ničesar.** *Delavcem opoludne ne pusti niti toliko časa, da bi mirno zavžili svoje borno kosilce.* Takoj kriči nad vsakim, kje da je bil tako dolgo in ga priganja naj hitro gre na delo.

Nič manj ne trpijo pod tem domišljavim trinogom delovodje. Radi vsake malenkosti odpre svojo umazano žrelo ter bruha nad njimi svoje *porka madona, krucifiks*, **proklete barabe**, in slične cvetke z njegovega polja «visoke izobrazbe»....

Človeku se zdi nemogoče, da eksistirajo še danes v proletarijatu samem taki izmečki človeške družbe. Trpin sam mej trpini, hoče gospodariti trinoško nad svojimi tovariši in suženj sam napravlja položaj še neznosneji za one, ki ginevajo trdega suženjskega dela. In Ti Tomšič zapomni si dobro, da nad nami ne bodeš več dolgo proklinjal in nas nazival barabe. Mera je polna, naša srca užaljena do skrajnosti in pričakovati imaš tudi izbruha od naše strani. Ne s «porka madona» in s «krucifiks». Ti hočemo zamašiti usta in tudi «prokleta baraba» Ti ne bodemo rekli, dasiravno bi kaj takega gotovo bolj zaslužil, nego mi, ampak pokaženo Ti na drug način, da smo tudi mi ljudje in da imamo morda več treznosti v svojih delavskih glavah, nego Ti v svoji domišljavo — «učeni repi». Tako Ti stopimo na prste, da boš kar zapiskal in takrat se Ti mogoče zasveti v Tvoji «visoki glavi», da si tudi sam velik revež, dà, še večji nego mi, ker si domišljav tako, da ne veš, da si tudi Ti, z nami vred, suženj kapitalizma.

Razne stvari.

Nekaj za južne železničarje. Izvoljeni člani personalne komisije za poduradnike in uslužbence ter zastopniki delavcev so se dne 27. avgusta oglasili pri dvornem svetniku D.ru *Egger*-ju ter zahtevali, da nemudoma skliče personalno komisijo v svrho spremenitve določb glede dopusta, izdanih v okrožnici štev. 331. Dvorni svetnik temu sicer ni privolil, a je odobraval predlog sodruga *Grülla*, da naj se vsaj provizorično pomiri uslužbence s tem, da se za letošnje leto spremenijo določbe glede dopusta tako, da dobijo delavci od 3 do 10 službenih let dopust **treh dni**, oni od 10 do 20 službenih let **šest dni**, a ostali, to je s službeno dobo preko 20 let, **osem dni.** Sodrugi *Weigl*, *Beer*, *Kraft* in *Korp* so mu dokazali, da so določbe, uvedene z imenovano okrožnico dosti slabše za uslužbence nego so bile one preje obstoječe ter jim je vsled tega obljubil, da v najkrajšem času preštudira natančneje to okrožnico.

Dr. *Egger* je sicer kazal, da je ta nesmiselna okrožnica njegovo delo, vendar pa vsled njegovih izjav moremo biti povsem prepričani, da je personalni referent Dr. *Domenego* oni «strokovnjak», ki zna kaj takega zmašiti za železničarje. Si ga že dobro zapomnimo in se nas bode o priliki še spominjal.

Dvorni svetnik, se je tudi opravičil, da do sedaj vsled velikega posla ni mogel še razpisati volitev za centralni delavski odbor, a da tudi to stori prav v kratkem.

Vladin načrt, po katerem hoče razdeliti dovoljenih 10 milijonov kron mej uslužbence državnih železnic, je sledeči: 1. Za zboljšanje sistemiziranja in za pomnoženje mest v sedmem činovnom razredu se uporabi 500.000 kron. 2. Zjednačijo se plače nadzornikov s plačami državnih uradnikov istega činovnega razreda; vsota v to svrho namenjena iznaša 5000 kron. 3. Letni pavšal za uradniško uniformo se določa na 120 kron in zato potrebna letna svota se preliminira na 4000 kron. 4. Za uradnike, poduradnike in uslužbence se uvedejo sledeča izboljšanja: a) Znižanje jednotnih postavk pri cenitvi naturalnih stanovanj za 20 do 30 odstotkov, in v to svrho potrebna svota se določa na 60000 kron; b) uredi se stanarina v onih mestih, kjer ista znaša manj nego aktivitetna doklada državnih uradnikov; c) prometnim uradnikom na dispozicijskih postajah se zviša doklada za nočno službo na 2 kroni, uradnikom pri telefonu pa na 1 krono; na drudih postajah pa na 1 krono 50 vin. oziroma na 75 vinarjev. Onim, ki so že sedaj dobivali nočno doklado, se ista zviža na 1 krono 50 vin. oziroma na 75 vinarjev. Nadalje dobi tudi vse premikaško osobje doklade za ponočno službo. Za vse te priboljške je namenjenih 50.000 kron. 5. Vsi postajenačelniki dobijo funkcijsko doklado; za to se proračuna 380.000 kron. 6. Za potne pavšale in za prožno vzdrževalno službo, vštevši prožne mojstre in sicer počenši s 1. oktobrom t. l., se porabi letnih 22.000 kron. Strojnim mojstrom se da mesečna doklada 40 kron, kar bode znašalo na leto 80.000 kron. Spremnemu in strojevnemu osobju se zviša vozna pristojbina za 20 odstotkov, za to potrebna svota je proračunjena na 2 milijona kron. Uvedejo se tudi doklade za blagajničarske in računarske uradnike v letnih zneskih od 72 do 144 kron, za kar se zahteva letnih 230.000 kron. Za vsako posamezno preiskanje kotla se dovoljuje 10 kron. Konečno je železniško ministerstvo izdalo tudi natančna določila glede dovoljenja dopustov, tako, da bodo istih deležni uslužbenci v večji meri tudi se bode uredile uradne ure in službeni čas sploh, jednakomerno. Za zboljšanje avtomatičnega avanziranja se določa 1 milijon kron, za zvišanje dnine in za ureditev prekurnega dela skladišnih delavcev pa 2,500.000 kron.

Starejši čuvaji c. k. avstrijskih državnih železnic z novo regulacijo nikakor niso zadovoljni, in po pravici rečeno, tudi ne moreja biti. Hudo so se varali marsikateri, ki so pričakovaji, da bodo vendar na svoja stara leta dobili neka priboljškov in tako laglje pričakovali svoje smrti. Seveda jih je nova regulacija, uvrstitev vseh čuvajev v III. skupino uslužbencev, jako iznenadila.

Čuvaji, ki služijo že 30 do 35 let, od te nove regulacije nimajo financijelno prav nikakega dobička. Mlajši uslužbenci morejo doseči plačo 1400 kron in pa 100 kron starostne doklade, najvišja plača starih čuvajev pa je določena na 1000 kron s starostno doklado 100 kron. To je gotovo nekaj zelo krivičnega, in takega zapostavljenja ti zvesti, pošteni in vestni uslužbenci gotovo ne zaslužijo. Treba bode na vsak način popraviti to pogreško in ugoditi njihovim zahtevam, ki so malenkostne, a v svakem pogledu upravičene. Oni zahtevajo, da čuvaji, ki služijo že čez 25 let dobijo najmanjo pokojnino 1140 kron, oni pa, ki služijo več nego 30 let, ne manj nego 1300 kron. Samo malo dobre volje je treba in krivica se bode poravnala prav lahko, Nadejajmo se, da se to tudi zgodi.

V poročilu o železničarski konferenci na Dunaju, v svoji zadnji številki nismo naznanili imen zaupnikov, izvoljenih za posamezne ravnateljstvene okraje, to je zbor onih sodrugov, kateri imajo z glavnimi zaupniki privatnih železnic, s centralnim odborom personalnih komisij ter z delavskim odborom, določiti nadaljno taktiko, v slučaju, da eksekutivnemu komiteju ne bi bilo mogoče doseči pri ministerstvu povoljnih vspehov, v smislu reselucije.

Izvoljeni so bili za ravnateljstveni okraj Dunaj *Kneidinger*; za Linc *Weiser*; za Inomost *Holovu*; za Prago *Josip Severni*; za Plzen Fran *Borač*; za Olomuc *Länger*; za Beljak *Josip Hany*; za **Trst Petrič**; za Krakovo *Cielinski*; za Lvov Rudowsky; za Stanislavov *Hautz*; za Černovice *Oppitz*; za c. k. severno železnico *Kupnik*.

Ob jednem moramo tudi še pripomniti, da je bil sprejet brez vsakega glasovanja — ker sam po sebi umeven — predlog sodruga *Tomschika*, da se eksekutevnemu komiteju pridruži tudi en *odposlanec strokovne komisije*.

Koliko znaša kolekovina za člane penzijskega fonda južnih železničarjev? Tudi to je dobro vedeti vsakemu železničarju, da se more sam prepričati, če se mu pri nameščenju, pri kaki regulaciji, ali pa pri pomaknjenju ni preveč otrgalo. Zato hočemo priobčiti tabelo po katerej penzijski biró predpisuje kolekovninski odbitek.

Uradniki, poduradniki in tudi uslužbenci, z letno plačo nad 1200 kron, vstevši stanarino, plačujejo kolekovnino po lestvici III., uslužbenci z letno plačo izpod 1200 kron, vštevši tudi takaj stanarino, pa po lestvici II.

Promena naslova (titelna), stane 1 krono. Potovalna doklada je kolekovine prosta, dočim pa se pobotnice za potovalni pavšal morajo kolekovati, to je, znesek se ima vračunati v stalno plačo.

Lestvica III.
za uradnike, poduradnike in uslužbence s plačo nad 1200 kron.

	v kronah			kolek
Od	—·01	do	6·66	—·14
»	6·67	»	13·33	—·26
»	13·34	»	20·—	—·38
»	20·01	»	33·33	—·64
»	33·34	»	66·67	1·26
»	55·68	»	100·—	1·88
»	100·01	»	133·32	2·50
»	133·34	»	266·67	5·—
»	266·68	»	400·—	7·50
»	400·01	»	533·33	10·—
»	533·34	»	666·67	12·50
»	666·68	»	800·—	15·—
»	800·01	»	1066·66	20·—
»	1066·67	»	133·333	25·—
»	1333.34	»	1600·—	30·—
»	1600·01	»	1866·67	35·—
»	1866·68	»	2133·33	40·—
»	2133·34	»	2400·—	45·—
»	2400·01	»	2666·67	50·—
»	2666·68	»	2800·—	52·50
»	2800·01	»	2933·—	55·—
»	2933·34	»	3066·66	57·50

Lestvica II.
za uslužbence s plačo izpod 1200 kron.

	v kronah			kolok
Od	—·—	do	13·32	—·14
»	13·33	»	26.67	—·26
»	26·67	»	·40·01	—·38
»	40·01	»	66·68	—·67
»	66·68	»	133·33	1·26
»	133·33	»	260·01	1·88
»	200·01	»	·266·67	2.50
»	266·67	»	533·33	5·—
«	533·33	»	800·01	7·50
»	800·01	»	1066.67	10·—
»	1066·67	»	1393·32	12·50
»	1333·33	»	1600·—	15·—
»	1600·01	»	2133·32	20.—
»	2133·33	»	2666.66	25·—
»	2666·67	»	3200·—	30·—
»	3200·01	»	3733·32	35.—
»	3733·33	»	4266·66	40·—
»	4266·67	»	4800·—	45·—

Ženska konkurenca je železniškim uslužbencem na Danskem postala precej nevarna. Do sedaj so tam ženske mogle opravljati le nižjo službo, a pred kratkem je trgovinski minister izdal dovoljenje, da se smejo ženske uporabljati tudi za vnanjo postajno službo. Tako bodo na Danskem ženske kmalu izpodrinile moške postajenačelnike, obratne nadzornike i t. d. Nekatere manjše privatne proge imajo že dalje časa nameščene same ženske. Jedna proga v Jutlandiji je vsled tega tudi dobila priimek «ženška železnica». Pravijo, da so uradnice jako vestne in da so z njimi povsem zadovoljni. Minister *Högsbro* je sploh poznan prijatelj ženskih delavnih močij vsled česar je ženskam jako priljubljen. Nasproti pa se hudujejo nad njim moški uslužbenci, ki so radi «protekcije» ženskega spola gotovo oškodovani pri avanziranju. Iz socijalnega stališča moramo to seveda popolnoma odobravati, ker on pri tem nima v mislih nelepi sistem varčenja, nego deluje na ravnopravnost obeh dveh spolov v človeški družbi.

Organizacije se koncentrujejo vedno bolj, v naše veliko veselje. Zveza *avstrijskih* livarjev je na svojem zadnjem občnem zboru sklenila pridružiti se zvezi *kovinarjev*. Tako se počasi premaguje tudi partikularizem v praletarskih vrstah. Delavske moči se centralizujejo v strah prevzetnemu kapitalu, ki se pa tudi na svoji strani pripravlja vedno resneje na boj. Toda premagan bo gotovo!

Ubogi krumirski general.... Pred kratkem so tožili nekje Dr. Mandičevi zapeljani delavci, da ne morejo dobiti dela. Rekli so, da so se obrnili tudi do svojega generala, njega, Dr. Mandiča samega, naj jim vendar preskrbi kako delo, ali tudi on jim je odgovoril, da mu je za sedaj nemogoče za njih kaj najti. Ali potolažil jih je vendar. Rekel jim je sledeče tolažilne besede: **Malo še potrpite; meseca oktobra bodo železničarji gotovo štrajkali in takrat Vam preskrbim vsem delo.**

Konferenca delegatov društva avstrijskih železniških uradnikov se je vršila te dni na Dunaju. Iz vseh krajev so prišli zaupniki tega koaliranega društva, da se posvetujejo, o najnovejih socijalno-političnih preosnovah, tičočih se njihovega stanovskega izboljšanja. Preosnove so pa jako jednostranske in so istih deležne le nekatere uradniške kategorije; največji del uradnikov, posebno onih pri državni železnici sploh ni prišel v poštev. Vsled tega so delegatje protestirali proti vsem tem novim odredbam kot povsem nezadostnim in je bila po daljši debati sprejeta sledeča resolucija: Konferenca odposlancev društva avstrijskih železniških uradnikov, izraža družtvenemu vodstvu svoje popolno zaupanje in izjavlja, da uradništvo avstrijskih državnih železnic *nikakor ne umakne svojih treh glavnih zahtev.* Zato vsmislu predlogov centralnega odbora personalnih komisij ponavlja 1. da se uvede *splošni izvanredni avanzma*, 2. da se *pomikanja vršijo avtomatično in se odpravi vsaka protekcija*, 3. da se *tudi za nje preskrbijo službena in uradna stanovanja, kakor jih imajo cirilni državni* uradniki. Uradništvo odločno zahteva, da se tem njihovim zahtevam ugodi *brezpogojno do časa*, katerega določi v to svrho izvoljeni eksekutivni komité. Ker je isto poskusilo vse mogoče, da doseže ta svoj cilj mirnim potem, izjavlja, da po brezuspešnem preteku določenega termina hoče uporabiti najskrajneja sredstva in z le-temi uveljavi svoje upravične želje.

V eksekutivni komité so bili izvoljeni vsi člani društvenega predsedništva in pa uradniki Kunewalder, Micale, Zulawski in Negovetič. Ta eksekutivni komité se potem združi z onim koaliranih organizacij v jedno jednoto.

Prihodnje bilance privatnih železnic ne kažejo tako dobro, kakor je bil to slučaj v pretečenih mastnih letih. Do danes prikazujejo namreč računi manjše dohodke nego v pretečenem letu. Seveda se to mora pripisovati le *gospodarski krizi*, ki vpliva tudi na železniški promet. Do 20. avgusta 1908 je južna železnica izkazala 82,851026 kron, to je 326·715 kron manj, nego lanjskega leta, avstrijska severno-zahodna železnica, in sicer garantirana proga 17,450.153 kron to je 1,012.702 manj, negarantirana labska proga pa za 126.122 kron manj, nego pretečeno leto, v katerem je inkasirala 11,796.702 kroni. Državno železniška družba je imela lanjskega leta do 20. avgusta 43,350.047 kron dohodkov, letos 900.000 manj in južno-severna-nemškazvezna proga, ki je lanjskega leta do tega časa inkasirala 6,158.164 kron, pogreša do sedaj 136.818 kron.

Železniška uprava ima dandanes ogromnega nepotrebnega posla s pisarenjem. O vsaki malenkosti se popišejo lege papirja, kar bi se moglo v par urah rešiti. Na Bavarskem so si železniške uprave že mnogo olajšale delo in se je število uradnih vlog in sploh aktov. za več nego za polovico skrčilo. Od 188.000 jih imajo dandanes le še 72.000, a finančni minister še nadaljuje tozadevno akcijo. Posebno naši birokratični Avstriji bi bilo svetovati, da posnema Bavarsko in si olajša nepotreben trud, z dolgoveznimi nič ali malo vrednimi pisarijami.

Turški železničarji so jako «energični» in poduzetni. Na anatolski progi stavkajo že nekaj tednov in sicer le iz političnih motivov. Pred nekaj dnevi so pa izjavili, da se ne pokorijo več ravnateljstvu, da isto odstavljajo in da hočejo kar sami prevzeti vodstvo prometa. Seveda so se taki «podjetnosti» uprli v varnost internacijolnih interesov zastopniki inozemskih držav ki so vložili energičen protest proti takemu neverjetnemu koraku turških železniških uslužbencev. Kako se pa pri nas uljudno postopa s železniškimi upravami, kaj ne da!

Poročila o shodih.

Dne 19. septembra je bil železničarski shod v **Celju**, v gostilni „*Zur grünen Wiese*". Bil je jako dobro obiskan. Poročal je sodr. *Kopač* iz Trsta o sklepih železničarske konference na Dunaju in razlagal ponudbe železničarskega ministerstva. Dasi niso železničarji realizirali vseh svojih zahtev, je rekel, so vendar dobili velik del istih na račun. Oglasilo se je še več navzočih, ki so odločno protestirali, da južna železnica še danes ni povsem izpolnila svojih obljub, danih lanjskega leta. Sodrug Kopač jim je pojasnil to zadevo. Njegova izvajanja so bila uzeta s zadovoljstvom na znanje, na kar je predsednik zaključil shod.

Dne 13 septembra se je vršil železničarski shod v **Zidanem Mostu** ob veliki vdeležbi, v gostilni pri „Juvančiču". O dnevnem redu: Zavarovalnica proti nezgodam za železničarje in koncesije železniškega ministerstva poročala sta sodr. *Hondl* iz Dunaja v nemškem in sodr. *Kopač* iz Trsta v slovenskem jeziku. Prvi govornik je v svojem skoraj dve uri trajajočem govoru obrazložil pomen stanovske zavarovalnice, pojasnil pravice in obveznosti njenih članov ter opozoril navzoče, da nikakor ne zadostuje, da človek takrat vzame v roke pravila, ko pomesreči, nego je treba ista vedno imeti v glavi, ker večkrat je nevednost o svojih pravicah direktna krivda posameznika, da ne doseže tega, kar mu po postavi gre. Opozarjal je nadalje navzoče, da preti železničarjem nevarnost od strani vlade, ki hoče ta že itak nepopolni zakon še poslabšati, da vlada namerava ravno v „proslavo" cesarjevega jubileja izvršiti nad železničarji ta atentat. Predložiti hoče zakonski načrt, po katerem naj bi železničarji zgubili še te malenkostne pravice, ki jim jih daja sedaj še obstoječi zakon. Treba bode torej napeti vse organizacijske zavarovalnice proti nezgodam zabrani. V tem smislu je prediagal resolucijo, ki izraža ogorčenje železničarjev nad to vladino nakano in v kateri železničarji odločno izjavljajo, da ne bodo nikdar dovolili poslabšanja tega za njih toliko važnega zakona in pozivljajo vse državnozborske poslance, da storijo potrebne korake, da ta zakonski načrt ne postane zakon.

Resolucija slove tako-le: V zadnjem času čujemo od vseh strani, da vlada o priliki preosnove delavskega zavarovanja kani spremeniti obstoječi zavarovalni zakon, oziroma naknadna tozadevna določila od leta 1894, na škodo zavarovancev.

Da vlada res namerava napraviti ta atentat, na zavarovalnico proti nezgodam, je domnelvati že iz določb § 139 preosnovalnega načrta kakor tudi iz izjav ministerstvenega zastopnika v delavskem svetu in je vsled tega razburjenje vseh zavarovanih železničarjev popolnoma opravičeno in njihov strah za prihodnjost prav resen.

V očigled takemu položaju izjavljajo železniški uslužbenci, zbrani v gostilni pri Juvančiču v Zidanem Mostu sledeče:

"Nesreče, katerim je izpostavljeno sploh vse avstrijsko železniško osobje se množijo od dne do dne. Izvrševanje njihove težke in odgovorne službe, zahteva leto za letom več žrtev. Nakateri si pokvarijo zdravje drugi onemorejo, postanejo nezmožni za delo a tretji zopet žrtvujejo svoje življenje svojem stanovskim dolžnostim. Vsled tega je odškodnina v slučaju ponesrečenja nje visokost, postala vitalnega pomena za vse železniško službeno osobje. Vsaka vladina nakana, spremeniti le količkaj do sedaj obstoječe predpise zavarovalnega zakona na škodo ponesrečenev, ali pa omejiti dosedanji vpliv zavarovancev na zavarovalnično upravo, smatrali bi železniški uslužbenci kot atentat na njihovo eksistenco in na eksistenco svojih družin in bi bili vsled tega tudi prisiljeni, se zoperstaviti vsakemu takem nasilju z vso eneržijo in z bodisi kojimi sredstvi.

Predstojnik zavarovalnice naj blagovoli to izjavo vzeti na znanje, da o prvi priliki zavzame glede namerovanih reform tako stališče, ki odgovarja interesom železničarjev in da tudi vladi odločno pove, da železničarji nikakor ne dovolijo prikrajšanja pravic, zajamčenih jim po sedanjem zavarovalnem zakonu.

Za njim je govoril sodrug *Kopač*, ki je v daljšem govoru izcrpil prvo točko dnevnega reda ter prešel nato takoj k poročilu o ravno končani železniški konferenci na Dunaju. Poročilo je bilo s zadovoljstvom sprejeto na znanje. Omenilje tudi brutalno postopanje ogerske vlade in je predlagal sledečo resolucijo:

„Zbrani zaupniki organiziranih avstrijskih železničarjev protestirajo najodločneje proti *brutalnosti ogerske vlade*, ki teptajoč sploh vse pravice, najpodleje zatira bratsko ogersko organizacijo. Zborovalci izrekajo svojim zatiranim ogerskim sodrugom, bojujočim se za najprimitivnejše državljanske pravice, *najiskreneje simpatije* ter obljubujejo, podpirati jih bratovsko v njihovem napornem boju".

Ta resolucija je bila ednoglasno sprejeta. Za Kopačem je dobil besedo slučajno navzoči državno-zborski poslanec Tuller iz Ljubnega, ki je v kratkem, a jedrnatem govoru naslikal politično situvacijo v državnem zboru ter pozival navzoče, da se ne zanašajo samo na socijalistično državnozborsko frakcijo, marveč da spopolnijo svojo organizacijo, ker v slučaju, da se ne posreči preprečiti uzakonjenja nameravanega načrta na škodo stanovske zavarovalnice poslancem samim v državnem zboru, bodo oni prisiljeni apelirati na moč železničarskih združenih organizacij. Le tako bode eventualno mogoče preprečiti to za železničarje osodepolno nakano. Govornik je posebno povdarjal, da naj železničarji sprejmejo na znanje, da so njihovi največji svoražniki v državnem zboru klerikalni poslanci, ki zmerjajo železničarje, da so nenasitljivi in ki vedno dokazujejo vladi, da so zahteve železničarjev neutemeljene, češ da imajo isti dobre plače. Pozival je tudi navzoče ženstvo, da v tem hudem boju proti kapitalu podpirajo svoje može. Govornik je žel za svoj govor vsestransko pohvalo in priznanje. Predsednik je nato v kratkih besedah reasumiral izvajanja govornikov ter nato ob splošnem navdušenju zaključil shod.

Dne 14. septembra se je vršil dobro obiskani železničarski shod v **Ljubljani**, v Narodnem domu z istim dnevnim redom, kakor smo ga omenili že tu zgoraj. Poročali so sodr. *Hondl* in državno-zborski poslanec *Tuller* v nemškem, sodrug *Kopač* pa v slovenskem jeziku. Sodrug *Hondl* je v jednournem govoru razlagal korist in pomen zavarovalnice proti nezgodam za železničarje ter opozarjal navzoče, da imajo vso svojo pozornost obrnjeno na to važno institucijo. Dejal je: S žalostjo moram konstatirati, da je še dosti takih železniških uslužbencev, ki nimajo niti najprimitivnejega pregleda o pravicah, katere imajo kot člani tega zavoda. Ob jednem je pojasnil tudi o nameravanem vladinem atentatu na zavarovalnico ter je predlagal že na shodu v Zidanem Mostu sprejeto resolucijo. Le-ta je bila tudi tukaj jednoglasno sprejeta. Sodrug Petrič je predlagal še resolucijo, v kateri izraža shod svoj najodločneji protest proti brutalnostim ogerske vlade proti zatiranju bratske ogerske organizacije. K drugi točki dnevnega reda sta dobila besedo sodr. Kopač in Petrič. Poročala sta o pomenu železniške konference na Dunaju in navedla vzroke zakaj niso delegatje glasovali za pasivno rezistenco. Shod se je strinjal s postopanjem delegatov na dunajski konferenci in je končno sprejel obe predlagani resoluciji, to je ono glede protesta proti vladini nakani na kvar zavarovalnice proti nezgodam in drugo glede brutalnega postopanja ogerske vlade napram ogerskim železničarskim organizacijam. Sodr. Kopač je nato še prevel v slovenski jezik govor državnozborskega poslanca Tuller-ja, na kar je predsednik sodr. Udovč ob velikem navdušenju zaključil shod.

Dne 15. septembra je bil železničarski shod v **Trstu** v Delavskem domu, za vse tri podružnice. Bil je izvanredno dobro obiskan. Predsedoval je sodr. *Zink*. Poročali pa so, sodr. *Hondl* iz Dunaja o zavarovalnici proti nezgodam, sodruga *Kopač* in *Stöhler* pa o dunajski konferenci. Hondl je za svoja prepričevalna in navduševalna izvajanja žel občo pohvalo in priznanje. Druga dva poročevalca sta mej drugimi razložila zborovalcem vzroke, zakaj se delegatje na dunajski konferenci niso izrekli za pasivni odpor. Povedala sta, da bi bil ta korak za sedaj neumesten iz štirih razlogov. V prvi vrsti moramo vpoštevati, da je železniško ministerstvo sploh ponudilo svoto, katera, dasi ne zadostuje popolnoma, vendar vsaj deloma olajša gmotni položaj železničarjev. Nadalje je politična situacija v Avstriji taka, da bi si železničarji s kakim prenagljenjem pokvarili ugled, ki ga imajo sedaj pred javnostjo in bi dali zastopnikom reakcijonarskih strank prilike za maščevanje potom sprejetja predloga Kroyevega in njegovih drugov. Končno železničarska organizacija ni še tako razvita, kakor bi to bilo želeti. Od 255.000 avstrijskih železničarjev je z vsemi koaliranimi organizacijami organizirani le 80.000. Govornika sta povdarjala, da je nujna potreba, da se železničarji poprimejo z večjo vnemo organizacijskega dela, da na ta način pripomorejo, da bodo prihodnjič razpolagali z večjo armado bojevnikov, nego je to danes mogoče. Poročilo je bilo vzeto na znanje, govornikoma pa izraženo zaupanje in pohvala. Stem je bil shod zaključen.

Dne 19. septembra se je vršil železničarski shod na **Bohinjski Beli**, 20. septembra v **Kranjski Gori**, dne 21. septembra v **Bohinjski Bistrici** in dne 22. septembra shod pri **Sv. Luciji**. Na vseh teh shodih je poročal sodr. *Kopač* o dunajski konferenci ter razlagal vladine ponudbe na račun železničarskih zahtev. Poročilo so vzeli navzoči zborovalci povsod z zadovoljstvom na znanje.

Na Bohinjski Beli se ustanovi vplačevalnica splošnega strokovnega in pravovarstvenega društva za Avstrijo.

Dne 29 oktobra je bil skod južnih železničarjv v **Trstu**, v Delavskem domu. Poročal je sodr. Kopač o zavarovalnici proti nezgodam in o ponudbah železničarskega ministerstva državnim železničarjem.

Na znanje!

Iz Spodnje Šiške. Strokovnemu tajništvu v Ljubljani je bilo svoječasno naročeno, da sklep glede plačevanja prispevkov za njega vzdržavanje dá objaviti v «*Eisenbahner*»-ju, in v «*Železničarju*». Tajništvo tega do danes še ni storilo, najbrže radi preobilega dela. Radi tega javljamo članom, da se bodo ti prispevki, **en** vinar na teden, pobirali vsakega polleta. Oni, ki za preteklo polletje niso še plačali v to ime 26 vinarjev, naj blagovolijo to poravnati o priliki, ko plačajo mesečno članarino za oktober.

Opozarjamo tudi člane, da imajo za vsak svoj mesečni prispevek pravico zahtevati od sodruga, katerenu so plačali, kupon kot potrdilo. Kolikor mesečnih prispevkov so plačali, toliko kuponov dobijo.

Vodstvo krajevne skupine.

Izdajatelj in odgovorni urednik *Josip Kopač*
Tiska *Dragutin Priora* v Kopru.

Vsem krajevnim skupinam in vplačevalnicam, pripadajočim tržaškemu železničarskemu tajništvu, na znanje!

Nekatere podružnice in vplačevalnice pravovarstvenega in strokovnega društva se obračajo na centralno vodstvo, da jim isto preskrbi govornikov za njihove shode. Vsem omenjenim podružnicam povemo, da se imajo glede tega obračati vselej naravnost na tajništvo samo v Trstu in ne na Centralo.

V Trstu dne 28. septembra 1908.

za tajništvo, tajnik **Kopač**.

Vršijo se sledeči shodi:

V **Logatcu** v soboto dne 3. oktobra, ob 7. uri zvečer;

v **Sv. Petru na Krasu** v nedeljo 4. oktobra ob 3. uri popoludne;

v **Sežani** dne 5. oktobra ob 6. uri zvečer.

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.