



ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSkih ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

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

Izhaja v Trstu 1 in 15 vsaki mesec

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

Naročnina:

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

Pogled na razvoj naše organizacije.

Dvajset let je poteklo odkar je bila ustanovljena naša organizacija in mnogo truda in napornega dela je za nami. Pa tudi še pred nami. Dvajset let je precejšnja doba, ki je pa sodrugom, ki so bili vedno v vrtincu organizacijskega dela, hitro potekla! Le prehitro, ker je v interesu železničarske organizacije izvršiti še mnogo dela. Ne da bi se spuščali v podrobnosti, navedemo v sledečih vrsticah pregled razvoja naše organizacije v teh dvajsetih letih.

Leta 1892. je bilo ustanovljeno društvo prometnih uslužbencev, v katerega delokrog so spadali tudi tramvajski uslužbenci. To je bil prvi začetek železničarske organizacije v Avstriji.

Pri vsakem koraku so se nam nasproti stavile zapreke. Agitacija za organizacijo je bila jako težavna in takrat je moral imeti pogum, kdor se je očitno izrazil za organizacijo.

Leta 1893. je bilo ustanovljenih pet strokovnih društev in sicer za železniške uslužbence in delavce državnih železnic, državno železniške družbe, južne železnice, severozapadne železnice in severne železnice. Centrale teh društev so se nahajale na Dunaju; njih delokrog je obsegal vso Avstijo. Te ustanovitve so izhajale ponajveč iz namena, voditi delo v centralah ločeno po železnicah, ker so bile razmere pri vsaki zasebni železnici kakor tudi pri državnih železnicah različne in je vsled tega vsaka centrala zase vodila agitacijo na tisti železnici, ki je spadala v njeno področje. — Leta 1894. je bilo teh pet strokovnih društev in društvo prometnih uslužbencev združenih v zvezo, katere naloga je bila naprej posvetovanje o skupnih zadevah, kakor n. pr. nezgodno zavarovanje, uprava in urejevanje strokovnega lista »Der Eisenbahner«, akcije splošnega značaja, agitacija in t. d. Urednik »Eisenbahnerja« je razven urejevanja lista imel voditi zadeve zveze in večinoma tudi poročati na agitacijskih shodih na deželi.

Leta 1896. se je vršil prvi avstrijski železničarski kongres na Dunaju, ki ga je sklicala zveza gori omenjenih strokovnih društev. Namen tega kongresa je bilo posvetovanje o slabih razmerah avstrijskega železniškega osobja in sklepanje o primernih predlogih, ki so vsebovali zahteve osobja. Avstrijske železniške uprave so namreč v javnosti opisovale razmere železničarjev z najlepšimi barvami ter označevale stremljenje v zvezi združenih strokovnih organizacij po izboljšanju položaja železniških uslužbencev kot delo hujšakcev in rovarjev. Ta kongres je imel tedaj namen, da potom delegatov iz krogov aktivnih železničarjev naznani javnosti resnični položaj železničarjev. Delegatje, ki so bili sami aktivni železniški uslužbenci, so dobro vedeli, da morajo za to kar so na kongresu govorili, tudi odgovarjati. Uprave

pa od svoje strani tudi niso mogle v javnosti trditi, da so ti govorniki neodgovorni, železnici tuji hujšakci in rovarji. Zasluga prvega železničarskega kongresa je bila, da je razkril bedno stanje avstrijskih železničarjev, o tem zavzemal svoje stališče, ter natančneje določil zahteve železničarjev.

V zvezi s kongresom se je koj na to vršil prvi zvezni zbor in se je na tem sklenilo centralizirati pravovarstvo in agitacijo in ustanoviti zvezno tajništvo. To zvezno tajništvo je imelo nalogo v zadevah pravovarstva nastopati skupno z uredništvom »Eisenbahnerja« v interesu avstrijskih železničarjev. Takrat so bili sodniki v Avstriji po večini na stališču, da je besedilo predpisov merodajno za ravnanje železničarjev, ki so vsled tega imeli jako težko stališče, če so se morali pred sodiščem zagovarjati radi železniških nezgod. Sodniki takrat še niso bili na jasnem o razliki med besedilom predpisov in navadnim opravljanjem službe. Takrat najbolje organizirano osobje južne železnice si je prevzelo težko nalogo opozoriti javnost na predolg služben čas in da je opravljanje službe po predpisih nemogoče; stopili so v pasivni odpor. V doseg krajše službe in da se sodnijam pokaže protislovje predpisov z navadnim opravljanjem službe, je bil l. 1896 na južni železnici z uspehom izveden prvi pasivni odpor. Bila je zasluga naše organizacije, ki je razvijala obširno pravovarstveno delovanje in s tem dala priliko odvetnikom tudi v provinci, da se poučijo o resničnem izvrševanju železniške službe in si pridobijo strokovno znanje na tem polju. Ti zastopi pred sodiščem so vplivali pojasnjevalno na sodnike, tako da je boljbolj naraščalo število oproščenj obtoženih železničarjev. To je nekdanjega železniškega ministra Witteka napotilo, da je izdal odlok, v katerem svari, da bi se železniške uslužbence brez zadostnih jasnih vzrokov izročalo sodiščem, ker bi število oproščenj preveč naraslo in bi železniška uprava v javnosti zgubila ugled. To je bil prvi uspeh organizacije.

Nadaljni uspeh organizacije je bil, da se je dvignila samozavešča organiziranih železniških uslužbencev, ker je organizacija odločno nastopala proti krutemu postopanju predpostavljenih napram uslužbencem. Uslužbenci, ki se prej niso smeli geniti, so dobili pogum in zahtevali so svoje pravice če so storili svojo dolžnost.

Začetkom l. 1897 je organizacija štela že 25.000 članov. Tedaj pa je prišel krut udarec takratne Badeni-Guttenbergove vlade in organizacija (stokovna društva in zveza) je bila razpuščena 10. marca 1897, ker je bila baje državi nevarna.

Nastopila je reakcija. Število članov organizacije je padlo na 11.000. Ti so se zbrali okoli strokovnega lista »Der Eisenbahner«. Pričele so se priprave za novo ustanovitev društva, ki se je l. 1898 tudi ustanovilo in dobilo ime »Splošno pravovarstveno in stro-

kovno društvo za Avstrijo«, ki ga ima še sedaj. Oblika nove organizacije je bila popolnoma centralistična. Mnogo agitacije in poučnega dela je bilo treba opraviti, da je število članov do leta 1903 zopet naraslo na 25.000.

Leta 1902 se je vršil drugi avstrijski železničarski kongres, na katerega je tudi vlada poslala svojega zastopnika in sicer iz delavsko-statističnega urada. Ta je zastopal tudi železniško ministrstvo. Ta kongres se je pečal z vprašanjem, katera organizacijska oblika je najvažnejša in najprimernejša za avstrijske železničarje, ter sklenil, da ne more železničarjem priporočati nikakih separatističnih društev po kategorijah, temveč izključno le enotno, centralistično organizacijsko obliko.

Druga važna točka, ki se je kongres ž njo pečal, je bilo posvetovanje o možnosti izvedbe našega, že leta 1897 po takratnem poslancu dr. Verkauf-u v državnem zboru predloženega zakonskega načrta za ureditev pogodbenega razmerja železničarjev. Ker je takratni železniški minister Wittek trdil, da je treba 89 milijonov kron na izvedbo našega zakonskega načrta in da je vsled tega izvedba nemogoča, je bila naloga kongresa, da dokaže možnost in potrebo izvedbe tega zakonskega načrta.

Kongres je med železničarji vršil delo prosvete. Novo agitacijsko delo je pričelo. Klic po izboljšanju položaja se je vedno glasneje pojavljal in ko je l. 1904 nastopila še draginja živil in stanovanj, je prišlo l. 1905 do boja, ki je razven začetka izboljšanja položaja prinesel tudi priznanje organizacije kot pogodbeni faktor. Ta uspeh je bil tem znamenitejši, ker je bila naša organizacija l. 1897. razpuščena kot državi nevarna. Od tedaj pa je organizacija napredovala, število članov je naraščalo in vsi železničarji, organizirani in neorganizirani, so čutili vrednost socialnodemokratske organizacije za železničarje sploh.

L. 1905 ko je nastal prvi boj, ni organizacija zamudila niti trenutka, in je izrabila razne situacije v interesu železničarjev kar se tiče izboljšanja njih položaja. L. 1907. se je na zasebnih železnicah doseglo izvedbo l. 1905 danih koncesij ter nove ugodnosti. L. 1908. se je doseglo uvrstitev čuvajev v III. kategorijo slug. Pri pogajanjih za izboljšanje položaja so združene organizacije dosegle znesek 14 milijonov kron za izboljšanje razmer na državnih železnicah. Tudi zasebne železnice so morale slediti temu zgledu. V zadnjem času pa se je, kakor znano, doseglo še 21 milijonov kron za državne železničarje.

Pri razpravah o podražavljeju zasebnih železnic (cesar Ferdinandove sev. žel., češke sev. žel., avstr. sev. žel. in drž. žel. družbe) v parlamentu so socialno-demokratski poslanci in organizacija glede uvrstitve osobja podražavljenih železnic v status c. kr. državnoželezniškega obrisa vedno odločno zastopali interese osobja in ga skušali obvarovati pred škodo, kar se je tudi po veliki

večini posrečilo. Uspeh je tembolj vpoštevati vreden, če si predložimo podražljive valne dobe nekdanje Elizabetine železnice, sedanje zapadne železnice itd. ko še ni bilo železničarske organizacije, ki bi se bila brigala za pravice podražljivih železničarjev.

Število članov naše organizacije je dosedaj naraslo na 59.000. Na avstrijskih železnicah pa je zaposlenih nad 300.000 železničarjev. Po dvajsetletnem organizacijskem delovanju imamo torej le šestino avstrijskih železničarjev v naši organizaciji. To je gotovo majhno število zavednih železničarjev napram veliki množici tistih, ki so še izven organizacije, ki pa tudi uživajo sadove organizacijskega in bojnega dela organiziranih železničarjev, ne da bi kaj storili za organizacijo.

Dvajset let napornega organizacijskega delovanja je za nami. Organizacija je dosegla mnogo dobrega za železničarje, četudi jim je draginja življenja in stanovanja zopet iztrgala gnotne uspehe. Toda pomislimo koliko slabše bi bile razmere osobja, če bi se ne bilo dosseglo teh uspehov tekom dvajsetletnega organizacijskega dela.

Lahko smo ponosni na to kar se je v teh dvajsetih letih doseglo. Toda glejmo naprej, ter si predložimo kaj vse je treba še izvršiti in kakšne nevarnosti nam še pretijo. Kar smo dosegli, se nam hoče zopet iztrgati. Treba ne le doseči novih uspehov, temveč čuvati tudi to kar smo že pridobili. Če hočejo železničarji urneje napredovati in to kar so že pridobili tem gotovejše obvarovati, je zanje le eno sredstvo:

»Vsi v organizacijo!«

Naše pravovarstveno in podporno delovanje tekom dvajsetih let.

Težko je bilo breme, ki so ga morali nositi avstrijski železničarji v prejšnjih letih. V službi nečloveško izkoriščani in slabo plačani so omagovali pod težo prenapornega dela. Izročeni so bili samovolji podjetnikov in predpostavljanih; imeli niso nikogar, ki bi se bil zanje zavzel; živeli so v stanju *popolne brezpravnosti*. Bili so brezpravni v osebnem in službenem razmerju, brezpravni napram podjetnikom, predstojnikom in sodiščem. Še tisti pravni zastopniki, ki so se izpoznali v zmedenih predpisih, so bili za uslužbenca nedosegljivi. Zastarel civilni pravdni red z dolgoletnimi pravdami, ki so stale mnogo denarja in v železniških zadevah nepoučeni sodniki so v zvezi z železniškimi razmerami povzročili pogoste obsojbe, da so izgubili pravde ponesrečeni železničarji, ki so se sklicevali na jamstveno-obvezni zakon in da so ubogi pohabljeni bili ne le ob vsako odškodnino, temveč še ob zadnje vinarje, ki so si jih težko prislužili.

Vsled tega so občutili železničarji zadovoljstvo, ko se je l. 1892 ustanovila železničarska organizacija, ki jim je med drugim nudila tudi pravovarstvo.

Seveda je bilo pravovarstveno delovanje takrat še jako omejeno in še ne sistematično izvedeno. Mlada organizacija pa je imela tudi zelo malo pravnih zastopnikov, ki bi bili mogli uspešno zastopati železničarje. Šele 15. februarja 1894 je na občnem zboru »strokovnega društva prometnih uslužbencev« sodr. Wintersbereg stavil predlog za centraliziranje pravovarstva. S tem je bil storjen prvi korak za sistematično pravovarstveno delovanje. Na I. zveznem zboru 1. junija 1894 zastopana strokovna društva so prevzela ta sklep in v pravilih zagotovila članom pravovarstvo. A šele na drugem zveznem zboru 24. marca 1896. se je sklenilo centralizacijo pravovarstva za vsa železničarska strokovna društva ter ustanovilo poseben pravovarstven oddelek pri zvezi. Določilo se je tudi enoten članski prispevek, ki naj se z njim pokriva stroške pravovarstvenega delovanja. Sklenilo se je tudi s 1. junijem 1896 uvesti juristične govorne ure. Pridobilo se je zastopnikom dr. Frieda in kasneje tudi dr. Harpnerja. Tedaj pa je pričelo redno pravovarstveno delovanje zveze. Bilo je naporno delo privaditi sodruge na

smotno sodelovanje in najti novih moči, ki so bile pripravljene se zavzemati za železničarje in voditi njih zadeve.

To delo se nam je sijajno posrečilo; dandanes imamo v vsej Avstriji, skoraj v vsakem mestu izkušene pravne zastopnike, ki so se potrudili prodreti v labirint avstrijskih železniških predpisov, proučavati službo in življenje železničarjev in le te uspešno zastopati. S ponosom lahko trdimo: *delo se nam je posrečilo, železničar pred sodiščem ni več zapuščen, ob strani mu stoji izurjen strokovnjak!*

Z vsakim letom so naraščale zahteve na pravovarstven biró, ki so še posebej naraščale ko se je ustanovilo stanovsko združeno zavarovalnico zoper nezgode in pa razsodišče. Ni nam treba še posebej omenjati, da tudi slavne železniške uprave niso zao-

stajale v stremljenju nuditi železničarjem priliko, da se poslužujejo pravovarstva.

Tudi podporno delovanje je naraščalo od leta do leta. Četudi v splošnem niso narasla skromna podporna sredstva zveze in pozneje pravovarstvenega društva v isti meri, da bi bila pripravna popolnoma ublažiti bedo proslincev, se je vendar razdeljevalo podpore po individualnih potrebah proslincev. Vrhutega pa so v razveseljivem obsegu sodelovale krajevne skupine v tej smeri.

Da predložimo našim sodrugom delovanje pravnega oddelka, dodamo tem vrsticam tabelo, ki nam nudi pregled delovanja na tem polju. Temu pa pripominjamo, da se do l. 1896. — ko je bil ustanovljen pravni biró — ni vodilo nikakih zapisov. Vsled tega tudi ni možna statistika od ustanovitve organizacije do vstevši l. 1895.

Od 1. maja 1896 do 31. decembra 1911 vposlani pravovarstveni slučaji in podpore.

L e t o	Število pravovarstvenih slučajev	Teh je bilo rešenih potom				Pravovarstveni stroški		Število podpornih slučajev	Podporni znesek		
		juristične pomoči	tajništva	intervencije	odklonjeno	kron	v		kron	v	
1896	423	261	114	—	48	—*)	—	—*)	—	—	
1897	453	205	214	—	34	4.000	—	—*)	689	—	
1898	422	141	265	—	16	—	—	—*)	—	—	
1899	614	174	409	—	31	8.111	32	46	1.153	—	
1900	730	222	460	—	48	11.722	47	55	1.449	—	
1901	838	326	451	—	61	11.664	96	112	3.019	14	
1902	919	314	549	—	56	13.560	59	—*)	2.654	10	
1903	1045	400	588	—	57	36.150	37	—*)	4.679	79	
1904	985	352	572	—	61	30.769	60	300	5.507	67	
1905	1077	597	376	—	104	34.957	09	340	6.030	12	
1906	1369	484	769	—	116	35.392	79	323	5.937	06	
1907	1647	584	947	42	74	65.412	90	547	11.787	68	
1908	1817	716	878	127	96	67.769	60	986	22.770	—	
1909	1960	912	766	252	118	76.333	44	1155	25.502	—	
1910	2120	773	821	424	102	84.194	86	1355	31.284	—	
1911	1830	661	819	256	94	83.399	35	1310	26.102	—	
	18249	7122	8908	1101	1116	563.439	34	6529	148.564	56	

*) Iz teh let manjkajo zapiski o pravnih slučajih in podporah.

Te številke jasno kažejo, da je neopravičena trditev naših nasprotnikov, da organizacija za svoje člane ni nič storila. V tabeli navedene številke pa še ne nudijo popolnega pregleda pravovarstvenega in podpornega delovanja naše organizacije, ker kakor smo že prej omenili, so tudi posamezne krajevne skupine v veliki meri na tem polju sodelovale. Skupni izdatki v to svrhu znašajo s svotami, ki so jih tudi krajevne skupine izdale v ta namen v letih od 1896 do 1911 nad *en milijon kron*. Pri tem pa leta od 1892 do 1897 niso všteta. Razven tega delovanja pa je tisoče sodrugov iskalo jurističnih pojasnil in nasvetov, ki so jih tudi dobili.

Delovanje pravovarstvenega oddelka pa se ni omejilo lena podeljevanje pravovarstva, podpore, nasvetov, temveč je obsegalo tudi vodstvo volitev v obstoječe dobrodelne zavode avstrijskih železnic in uvedbo akcij v teh. Le organizaciji je zahvaliti, da so se razmere v stanovsko-združni zavarovalnici zoper nezgode zboljšale in da imajo sedaj

Pogled na mednarodno železničarsko gibanje.

(Napisal Hermann Jochade, Berlin.)

O priliki dvajsetletnice avstrijske železničarske strokovne organizacije se spodobi da si nekoliko ogledamo mednarodno železničarsko gibanje. To pa tembolj, ker je avstrijska strokovna organizacija že od začetka, ko še ni bilo možno govoriti o internacionalni železničarjev že bila zraven. Avstrijska železničarska organizacija je vselej praktično izražala svoj mednarodni značaj in stala v ospredju kot s socializmom prepojena napredna organizacija. To je, kar me je napotilo, da brez pridržka in z veseljem priznam zasluge avstrijske železničarske strokovne organizacije, ki si jih je pridobila

železničarji svojo besedo tudi v bolniških blagajnah, zavodih za starostno oskrbo in skladiščih za živila. Končno je še omeniti delovanje organizacije glede na stanovsko oskrbo. Pred nekaj leti se nas je pomilovalo, ko je organizacija nastopila z načrtom, naj se premoženje provizijskega zavoda v večji meri kot dosedaj vporabi za zgradbo personalnih hiš. Sedaj pa je svota, ki se jo je v to svrhu vporabilo, narasla že na več milijonov.

Vsak železničar, tudi nasprotnik, ki pošteno in trezno presoja delovanje naše organizacije, si mora reči: *organizacija je v svojem dvajsetletnem obstoju mnogo dobrega storila; s svojindelovanjem je mnogim pripomogla do pravice, posušila mnogo solza in odpravila mnogo bede. Bila je in je tudi še nadalje prava prijateljica železniških uslužbencev!*

S to zavestjo stopamo na strogo začrtani poti v tretje desetletje našega delovanja v prid in brambo naših tovarišev in sodrugov.

za razširjanje mednarodnih stikov med železničarji.

Ze jako zgodaj, najbrž pa prvi med vsemi skupinami transportnih in prometnih delavcev so pričeli železničarji iskati mednarodne stike. To pa je bilo tudi v naravi njih poklica. Povod za mednarodni sporazum je dala zveza nizozemskega železniškega osobja »Steeds Voorwaarts« (vedno naprej). Sporazum se je kmalu dosegel in leta 1893 se je vršil *prvi mednarodni železničarski kongres v Curihi*. Na tem kongresu so bile zastopane Švica, Avstrija, Italija, Francija, Nizozemska in Anglija. V Nemčiji takrat še ni bilo moderne železničarske strokovne organizacije. Kongres je sklenil ustanovitev mednarodnega tajništva. Stroške za vzdrževanje istega bi se pokrivalo s prostovoljnimi prispevki posameznih železničarskih zvez.

Nizozemski se je poverilo vodstvo. Predlog Nizozemcev, ki se je močno nagibal v Niuwenhuisovo socialnerevolucionarno smer, namreč da se pri izbruhu vojne takoj ustavi obrat, je bil na prizadovanje Švicarjev in Angležev kratkoma odklonjen. Sprejet pa je bil predlog vsled katerega morajo stavke, ki jih sklene kaka zveza z najmanj dvetretjinsko večino članov, vse druge zveze gmotno in moralno podpirati. Razpravam o delu in počitku se je določilo kot podlago švicarski zvezni zakon z dne 27. julija 1890. Kongres se je izjavil za vse osemurni delavnik za vse železničarje in za neprekinjen 36-urni počitek vsak teden. Navadni blagovni promet naj se ustavi ob nedeljah. Izvedbo teh zakonskih določb naj bi nadzorovali posebni železničarski nadzorniki.

Drugi mednarodni železničarski kongres se je vršil l. 1894 v Parizu. Ta kongres je v bistvu potrdil sklepe prejšnjega, pripuščen pa naj bi bil ob nedeljah promet tovornih vlakov za prevažanje živil in blaga, ki se lahko izpridi. Vprašanje o minimalnih mezdah se je odgodilo, ker je bilo potrebno, da zleze »mednarodni proučevalni komite« mezdno-statistične podatke. Nadalje se je kongres izjavil za odpravo akordnega dela in premij. Po dvajsetletnem službovanju naj bi vsak železničar dobil pokojnino, ki bi znašala najmanj dve tretjini njegovega prejšnjega zaslužka. Končno se je kongres z večino izrazil za podružabljenje železnic, kakor tudi vseh proizvodnih sredstev. Na zaupni seji se je razpravljalo tudi o splošni stavki. Anglija ni bilav Parizu zastopana radi istočasnega letnega kongresa angleške železničarske zveze, pač pa razven na čurškem kongresu zastopanih držav še Španija. Franciji je bilo poverjeno vodstvo.

Tretji mednarodni železničarski kongres se je vršil l. 1895 v Milanu. Anglija zopet ni bila zastopana, pač pa Španija in Portugalska. Iz Anglije in Amerike so dospela pisma simpatije. Kongres je potrdil sklepe prejšnjih in se izrazil za minimalne mezde, ki jih naj določijo posamezni narodi na podlagi stroškov za eksistenčna sredstva; nadalje za uvedbo zakonitih razsodišč, ki sestojijo iz enega števila delodajalcev in delojemalcev. Mednarodni proučevalni odbor naj bi vsake tri mesece izdajal časopis, ki bi poročal o sočasnem stanju železničarskega gibanja v raznih deželah in po možnosti v številkah naznanjal razmere železničarjev raznih organizacij. Vodstvo je prešlo na Italijo.

Leta 1896 se ni mogel vršiti kongres, ker je bila italijanska organizacija, ki je imela voditi posle do prihodnjega kongresa, od vlade razpuščena. Volilne osebe so z zvezno blagajno zbežale v Švico.

Leta 1897 bi se bil imel vršiti kongres v Barceloni. Prišlo pa ni do tega, ker so izbruhnili špansko-kubanski zapletki, ki so ustavili tudi politične razmere dežele.

Mednarodni proučevalni komite je živel brez moči, ker je primanjkovalo sredstev za izvedbo kongresnih sklepov. Komite je bil navezan le na prostovoljne podpore priklopljenih organizacij. To je bila jako negotova stvar! Do leta 1900 je obstojal komite precej skrito in je bilo malo slišati o njem.

Medtem pa so si tudi pristaniški delavci in pomorščaki ustvarili organizacijo 30. julija 1896 se je v Londonu ustanovila mednarodna zveza plovnega in pristaniškega delavstva. Ustanovnega komerza so se vdeležili zastopniki iz Amerike, Nizozemstva, Belgije, Nemčije, Francije, Švedske in Anglije. Zveza se je začasno omejila le na pristaniške delavce in pomorščake, a že nekaj let kasneje, 1898, je bilo treba izpremeniti naslov. Odslej se je zveza imenovala mednarodna zveza transportnih delavcev, da je mogla sprejemati tudi transportne in prometne delavce. Železničarji v Avstriji, Franciji in Nemčiji so se pridružili tudi tej federaciji (zvezi), da v njej nadaljujejo dela proučevalnega komiteja.

Po zaključku mednarodnega kongresa transportnega delavstva, l. 1900 v Parizu,

se je prvič zopet vršil sestanek železničarskih zastopnikov, ki so bili navzoči iz Avstrije, Nemčije, Francije, Nizozemske in Španije. Sklenilo se je, da se opravilnik mednarodne železničarske organizacije izpremeni primerno sklepom kongresa transportnega delavstva in postavi nov proučevalni komite z nalogom, da vrši poizvedbe o plačilnih in delavskih razmerah železničarjev po vseh deželah in napraviti gradivo pristopno železničarskim organizacijam. Stroške naj bi se začasno pokrilo iz fonda v znesku 2142 frankov, ki se je nahajal v rokah italijanskih železničarjev. Potem naj bi vsaka železničarska organizacija prispevala komiteju letnih 10 frankov za pokritje tekočih stroškov. Francoski železničarji so dobili vodstvo in tovariš Guérard je postal tajnik.

Prihodnji mednarodni kongres l. 1902 v Štokholmu je potekel in sledil mu je kongres l. 1904 v Amsterdamu ne da bi bilo medtem kaj več slišati o delovanju novega proučevalnega komiteja. Nasvet Guérarda, da bi se takoj po mednarodnem kongresu vršila konferenca železničarjev, ni bil zadostno podpiran. Ta kongres l. 1903 je sploh povzročil obrat v mednarodnem gibanju transportnih in prometnih delavcev. Vodstvo mednarodne federacije (zveze) je bilo že od ustanovitve v rokah Angležev. Malomarno vodstvo poslovanja je pripravilo federacijo skoraj do razpusta. Na amsterdamskem kongresu se je z Angleži temeljito obračunalo, posebno pa od strani zastopnikov nemških in avstrijskih železničarjev. Vodstvo se je odvzelo Angležem in izročilo Nemcem. Pisatelj teh vrstic (Jochade) je postal tajnik. Nato so Angleži izstopili iz federacije. Ostalo je v njej le še enajst organizacij s 77.672 člani v sedmih deželah. Večina teh članov je bila v nemških organizacijah in avstrijski železničarski strokovni organizaciji. Te so pričele na novo graditi federacijo in napravile poskus, da zopet pridobijo zgubljeno zaupanje. In glej, posrečilo se je!

Že na prihodnjem mednarodnem kongresu, ki se je vršil l. 1906 v Milanu, je pripadalo mednarodni federaciji 22 organizacij z 207.231 člani v 13 deželah. Neposredno pred tem kongresom se je vršila konferenca železničarskih zastopnikov. Zastopniki so bili navzoči iz Italije, Avstrije, Francije, Švedske, Nizozemske, Nemčije in Ogrske. Razpravljalo se je o vprašanju ali se naj izvrši reorganizacija mednarodnega komiteja za proučevanje gospodarskega položaja železničarjev nastari podlagi, to je: izven mednarodne federacije transportnih delavcev ali pa če se naj pripuša železničarskim organizacijam, da se pridružijo federaciji. Predlog zastopnika avstrijskih železničarjev, sodruga Tomschika, da se izvrši slednje, je konferenca sprejela. S tem je bil mednarodni proučevalni komite končno opušen. Dela tega komiteja se je poverilo federaciji. Prihodnji kongres je bil v toliko važen, ker se je na njem prvič razpravljalo o taktiki v gospodarskem boju, posebno pri železničarjih. Sodr. Tomschik je bil poročevalec. Koncem svojega poročila je predlagal sledečo resolucijo:

V. mednarodni kongres transportnih delavcev v Milanu 1906, priporoča v praktično izvedbo gospodarskega boja železničarjem sledeče:

1. Odpravo separatističnih društev (društev po kategorijah) in ustanovitev centralnih društev v vsaki deželi z zadostno visokimi prispevki.

2. Ker se ne more postaviti določenega pravila za način gospodarskega boja železničarjev za vse dežele in se kongres vsled tega ne more v to spuščati, da bi izključno pasivni odpor ali pa stavko priporočal kot bojno sredstvo, priporoča kongres železničarjem: »V gibanje za doseg gospodarskih priboljškov za železničarje je stopiti le tedaj, če je simpatija prebivalstva popolnoma na njih strani«.

Z ozirom na gospodarski pomen kakor tudi na drž. in narodnopravni pomen železničarjev je odgovornost organizacijskih vodij v vsaki deželi v interesu železničarjev tako velika, da je bojna sredstva kakor stavka ali pasivni odpor vporabiti le v najsrajnejšem slučaju, če ni mogoče potom sporazuma organizacije z železniškimi upravami ali pa parlamentarnim potom do-

seči nujno potrebnega zboljšanja železničarskega položaja.

Predpogoj za uporabo takega skrajnega sredstva je trdna smotrna organizacija.

Ta resolucija je bila soglasno sprejeta in s tem železničarskim organizacijam dana smer za izvedbo gospodarskih bojev. To je bil velik napredek že raditega, ker dotlej ni bilo nobenega reda glede taktike pri izvedbi gospodarskih bojev železničarskih organizacij.

Milanskemu kongresu je sledil kongres na Dunaju leta 1908. Takrat je mednarodni federaciji že 44 organizacij s 496.620 člani v 18 deželah. Tudi na tem kongresu so se zastopniki železničarjev zbrali na konferenco, da se posvetujejo o posebnih stanovskih vprašanjih. Zastopani so bili železničarji Anglije, Francije, Italije, Švice in Ogrske s skupno 305-600 organiziranimi železničarji. Glavni del razprav te konference je zavzemalo vprašanje: »Katera organizacijska oblika je za železničarje vseh dežel najboljše?»

Izveček razprav je bila resolucija, ki so jo izdelali francoski in avstrijski zastopniki v sledečem besedilu:

Potrebna je ustanovitev edine centralistične železničarske organizacije za vsako deželo. To je edina oblika, ki je pripravna izvajati uspehe in tvoriti protiutež napram zasebnim in državnim železniškim upravam.

Vsled tega potrjuje kongres sklep milanskega kongresa z leta 1906 in vnovič priporoča združitev v centralnih društvih.

S posebno odločnostjo polaga kongres vrednost na mednarodni in medverski značaj strokovnih organizacij vseh železničarjev. Izbajajoč iz dejstva, da je podjetništvo, proti kateremu se moramo boriti, mednarodno in medversko organizirano, se mora vsak poskus delitve železničarjev v narodne organizacije v eni deželi smatrati škodljivim, ker slabijo skupno moč in vsled tega ogražajo nase gospodarske interese in ker skušajo podjetniki v gospodarskem boju izigravati narode ene dežele drugega proti drugemu.

Po teh načelih se izraža kongres proti vsem poskusom prenešenja verskih momentov v stanovsko organizacijo; posebno pa odklanja v svo odločnostjo pod katerosikoli krinko uvedene poskuse izrabljanja železničarstva v službi klerikalizma ter stremljenje za odvrčanjem železničarjev od odločnega zastopanja svojih gospodarskih interesov.

Ta resolucija je bila v plenumu kongresa soglasno sprejeta. S sprejemom te resolucije je bila zraven določitve taktike v gospodarskem boju tudi organizacijska oblika mednarodno urejena. Sprejet je bil tudi predlog Brunnerja (Nemčija), ki se glasi:

Centralnemu komiteju mednarodne federacije transportnega delavstva se nalaga, da vrši poizvedovanja v deželah, ki so pridružene federaciji:

a) o številu v raznih skupinah železniške službe zaposlenih delavcev, in poduradnikov ter o njih službenih in plačilnih razmerah;

b) o številu, obsegu in napravah na temelju modernega delavskega gibanja se nahajajočih železničarskih organizacij;

c) o bojnem načinu in pridobitvah obstoječih organizacij.

S poizvedbami naj se čimprej prične in jih tako pospešuje, da se more njih uspeh še pravočasno pred prihodnjim mednarodnim kongresom transportnega delavstva naznaniti prizadehim organizacijam v svrhu informacije.

Mednarodni federaciji transportnega delavstva pridružene organizacije so obvezane storiti priprave, ki omogočajo centralnemu komiteju poizvedbe. Način teh priprav se prepušča vsaki posamezni organizaciji, z opombo, da imenuje osebo, ki ima v imenu organizacije voditi dopisovanje s centralnim komitejem.

Prihodnji mednarodni kongres se je vršil l. 1910 v Kodanju. Federaciji je takrat pripadalo 42 organizacij s 467.918 člani v 16 deželah, torej napram l. 1908 majhno nazadovanje, ki so ga povzročili vplivi gospodarske krize. Ta kongres se je v glavnem pečal z zadevami pristaniških delavcev in pomorščakov. Potrebe za posebno železničarsko konferenco ni bilo. Kongresu se je imelo poročati o »stanju, vporabi in vplivu mednarodne zakonodaje na socialni in pravni položaj železničarjev.« Poročati je imel

sodr. Brunner (Nemčija). Ker pa je bil čas prekratek, je poročilo izostalo, dodalo pa se je vsled sklepa zapisniku. Sprejet je bil predlog nizozemskih železničarjev ki se glasi:

Mednarodnemu tajniku se nalaga, da sestavi pregled.

a) iz dospelih informacij o delovnih pogojih železničarjev. Nastavljence, ki opravljajo isto delo, naj se po možnosti označi z istim imenom;

b) o napravah in delovnem načinu železničarskih personalnih odborov in o zakonskih določbah proti stavkovni pravici;

c) o finančnih uspehih državnih in zasebnih železniških obratov

in naznani rezultat pred prihodnjim pridruženim zvezam.

Nadalje priporoča VIII. mednarodni kongres pridruženim organizacijam železničarjev in tramvajskih uslužbencev v raznih deželah stremeti za tem, da izdajo državne oblasti predpise o delovnih pogojih, ki morajo vsaj odgovarjati istim pri zasebnih družbah.

K temu so stavili Švedski železničarski zastopniki še sledeči dodatni predlog:

Strinjaje se s predlogom nizozemskih železničarjev ga podpiramo in prosimo centralni svet mednarodne federacije transportnega delavstva, da zbira informacije o navedenem, predmetu, nadalje pa tudi informacije glede plačilnih in delovnih razmer, pokojnin, bolniških podpor itd. in da po predelanju tega gradiva poročajo o rezultatu pridruženim organizacijam.

Tudi ta predlog je bil sprejet. Mednarodnemu tajništvu torej ne manjka naročil in vporabiti bo moralo vse moči, da ustreže vsem v resolucijah izraženih željah. Seveda se bo to moglo izvršiti le če ga podpirajo železničarske organizacije. Te podpore pa manjka v mnogih slučajih.

Poleg tega delovanja pa mora mednarodno tajništvo obračati svojo pozornost tudi na to, da pridobi mednarodni federaciji transportnega delavstva novih bojnikov in s tem poveča nje moč in vpliv. Po nezadovoljstvu nazadovanju števila članov I. 1910 je isto do 1. julija 1911 zopet naraslo na 44 organizacij s 532.615 člani v 18. deželah. Konec leta 1911 je pripadalo federaciji že 46 organizacij s 707.839 člani v 19. deželah. To je od kodanjskega kongresa (1910) prirastek za 211-219 članov. S takim uspehom smo lahko zadovoljni.

Želja po centralizaciji je vedno močnejša; cele skupine organizacij se pridružujejo federaciji, ali pa združujejo v enotne organizacije in večajo na ta način pripravnost za boj v korist organiziranih stanovskih tovarišev.

Tistim, ki stremijo po posebnih delokrogih ter obotavljajočim in neorganiziranim se vsiljuje potreba, da ne ostanejo še nadalje ob strani, temveč da vstopijo v vrstih, ki so z odstranitvijo brezumne stanovske domišljavosti in vseh egoističnih stremenj ustvarili organizacijo kateri morejo pripadati in v kateri morejo zastopati svoje interese vsi brez razlike kategorije. Raditega mora biti želja nas vseh, posebno ob jubileju avstrijske bratske zveze:

Proč s separatizmom!

Železničarji! Pripravite se na dostojno praznovanje prvega majnika?

Razprava službene pragmatike v odseku za državne nastavljenke.

Meščanske stranke in njih vlada skušajo prikrajšati koalicijsko in društveno pravo državnih nastavljenec.

Jesen pretečenega leta je vlada predložila načrt zakona o pragmatiki državnih nastavljenec. Paragrafa, s katerima je vlada hotela prikrajšati koalicijsko in društveno pravo državnih nastavljenec, se glasita:

§ 31. I. Uradnik mora v svojem zadržanju v službi in izven službe varovati sta-

novski ugled in se mora izogibati vsega, s čemer bi se zmanjšalo spoštovanje in zaupanje, ki ju zahteva služba.

II. Opustiti mora vse, kar se ne strinja z disciplino, to je z razmerjem nadredbe in podredbe v državni službi.

§ 32. I. Uradniku je prepovedano sodelovati v društvu, katerega stremenje ali pa način društvenega delovanja nasprotuje dolžnostim uradnika.

II. Noben uradnik ne sme biti član inozemskega politične namene zasledujočega društva.

Sodrug Glöckel je predlagal, naj se sprejme namesto teh paragrafov, kateri bi koalicijsko in društveno pravo državnih nastavljenec, skrajšati, če bi postali zakon, sledeče:

„Uradnik se mora v svojem uradnem poslovanju dostojno in svojemu stanu primerno obnašati in varovati svoj osebni ugled.

Uradnik ne sme s sklicevanjem na službeno razmerje biti oviran v izvrševanju svojih državljskih pravic.

Nemški nacionallec Dinghofer je postavil k predlogu Markhlna sledeči dodatni predlog: Po besedi „stanu“ naj se uvrsti še besede: „v službi in izven službe“.

Predlog Markhlna in dodatni predlog Dinghoferja sta pri glasovanju 2. decembra 1911 propadla in sicer prvi s 10 proti 21, drugi s 14 proti 18 glasovi.

Predlog soodr. Glöckelna je bil sprejet s 17 glasovi proti 16.

Vlada je nasprotovala sklepu odseka, ko je videla, da je proti predlogu sodruga Glöckelna velika manjšina, dobro vedoč, da so nekateri meščanski poslanci s težkim srcem le iz strahu pred državnimi nastavljenec kot volilci glasovali za Glöckelnov predlog in dobro vedoč, da se bo našla večina, ki bo zavrgla predlog Glöckelna. In res je marca mesca meščanski del odseka z vlado napravil kompromis, in s tem izdal koalicijsko in društveno pravo državnih nastavljenec.

Tako sta prišla 27. marca 1912 zopet na glasovanje paragrafa tičoč se koalicijskega in društvenega prava državnih nastavljenec.

Krščanski sociallec, vpokojeni general pl. Guggenberg je pred glasovanjem izjavil sledeče: »Ni mogoče, državnim nastavljenecem pripuščati polno prostost v izvrševanju državljskih pravic.

Če bi se uradniku dovolilo polno prostost do organizacije, bi čestokrat ne bilo mogoče, disciplinirati posamezne uradnike, ker bi organizacija prevzela zanje skrb in bi s tem vlada bila omejena v svojem postopanju.

Ni mogoče, posameznika prijeti, ker se vlada mora bati moči velike organizacije. Kajti ne more se več izhajati z posameznimi zasledovanji, in potem bi bil v takih slučajih za vlado kakor tudi za ljudstvo položaj obupen.

Za take slučaje se mora pravočasno zavarovati in sedaj je ravno pravi trenutek. Zato glasujem z popolnim prepričanjem za predloženo obliko § 32., ki omejuje društveno pravo uradnikov.

To je govor krščanskega socialca. Sodr. Tomschik je omenil, da Markhlov predlog ne nudi dosti varstva uradnikom, ker vstraja vlada pri prvemu odstavku § 32, v katerem se odreja uradnikom in uslužbenecem koalicijsko pravo. Socialnodemokratska stranka bode vztrajala pri sklepu, ki ga je odsek že sklenil (sprejel je bil namreč 2. dec. 1911 predlog Glöckelna.

§ 32. se sprejme po predlogu poročevalca, izpusti se namreč prvi odstavek, tičoč se društvenega sodelovanja uradnikov, tako da se § 32. sedaj glasi:

„Noben uradnik ne sme biti član inozemskega društva, ki zasleduje politične namene.“

Nato je prišel na glasovanje sledeči predlog, ki ga je postavil sodrug Glöckel in ki se glasi enako prvotnemu sklepu odseka glede besedila § 31.

Za Glöckelnov predlog so glasovali: Breiter (somostojen soc.), Burival, Konečný, Vojna, (češki radikali), Lew Lewitzky (rusinski demokrat), Fahrner, Pacher (nemška narodna zveza), Zenker (nemški svobodomiselec), Forstner, Glöckel, Hillebrand, Stejskal, Šmeral, Tomschik (soc. dem.)

Proti predlogu Glöckelna so glasovali: Gall, Rauch (poljski demokratje), Guggenberg, Jeržabek (krščanski socialci), Heine (nemški radikalec), Hoffmann, Kofler, Markhl, Waber (nemška ljudska stranka), Kalina (češka napredna ljudska stranka), Čech, Lukavsky (mladočehi), Vojta (češki agrarec), Spies (nemški agrarec), Tonelli (laški klerikalec), Gostinčar, Grafenauer, Korošec (slov. klerikaleci).

Predlog Glöckelna je torej s 14 glasovi proti 18 propadel.

Sodr. Glöckel je naznanil svoj predlog manjšinski predlog, to se pravi, da pride Glöckelnov predlog še enkrat na glasovanje.

Meščanski del odseka je potem sprejel § 31. v sledeči obliki:

Uradnik se mora v službi in izven službe dostojno in svojemu stanu primerno obnašati; njegovo ravnanje mora biti v soglasju z zahtevami discipline, izogibati se mora vsakemu škodovanju tistega zaupanja, ki ga zahteva njegov stan.

Vendar ne sme uradnik s sklicevanjem na njegovo službeno razmerje biti oviran v izvrševanju svojih državljskih pravic, v kolikor ne nasprotujejo določbam tega zakona.

Če pride ta sklep meščanskih poslancev do zakonite veljave, bo izpolnjena vroča želja meščanstva! Potem pa se bodo lotili koalicijskega prava železničarjev. Dr. Rybarž je že svoječasno stavil slični predlog! In ravno tisti gospodje, kateri tožijo vedno, da so slovinci zatirani in da nimajo nobenih pravic, „omejujejo“ državnim nastavljenecem, torej tudi slovenskim državnim nastavljenecem prostost v izvrševanju državljskih pravic!

Iz okrožnic uradnih listov. OKROŽNICE JUŽNE ŽELEZNICE.

(Konec.)

Štev. 2001/A.

84.

Dodatek poslovnemu redu personalne komisije za uradnike, poduradnike in sluge centrale in avstrijskih prog.

(Personalna komisija.)

Vsem gospodom načelnikom oddelkov, obratnih inšpektoratov in lokalnim predstojnikom avstrijskih prog južne železnice s posrskimi progami vred.

Glasom sklepov, storjenih na plenarni seji personalne komisije z dne 13. februarja 1912 je gospod generalni ravnatelj odobril v sledečem dodatku navedene izpremembe poslovnega reda personalne komisije za uradnike, poduradnike in sluge centrale in avstrijskih prog.

Dodatek poslovnemu redu personalne komisije za uradnike, poduradnike in sluge centrale in avstrijskih prog.

Z dne 30. novembra 1899 veljaven poslovni red personalne komisije se izpremeni v sledečem:

1. Čl. 3. odstavek 2. naj se glasi:

»Volilno pravico v skupinah, ki volijo v sekcijo uradnikov (točka a) do e) § 2. pravil) ima vsak, ob času razpisa volitve dotični skupini pripadajoč aktiven, definitivno ali provizorično nastavljen uradnik, vstevši diurniste in volonterje. Volilno pravico v skupinah, ki volijo v sekcijo poduradnikov (točke f) do k) § 2. pravil) ima vsak ob času razpisa volitve dotični skupini pripadajoč aktiven poduradnik, vstevši poduradniške aspirante. Volilno pravico v skupinah, ki volijo v sekcijo slug (točke l) do p) § 2. pravil) ima vsak, ob času razpisa volitve dotični skupini pripadajoč aktiven, definitivno, ali pa z dekretom ravnateljstva provizorično nastavljen sluga.«

2. Čl. 3. odstavek 2. naj se glasi:

»Vsakemu, ki ima pravico, je dokazno tekom prve polovice meseca novembra dotičnega leta vročiti glasovnico z ovitkom, ki označuje volilno skupino. Pri tem ga je pozvati, da odda izpolnjeno glasovnico v zalepljenem ovitku lokalnemu načelniku — pri službenih oddelkih generalnega ravnateljstva tistemu uradniku, ki ga je v to določil predstojnik dotičnega oddelka — najkasneje do 30. novembra dotičnega leta ter potrdi oddajo glasovnice s podpisom v konsignaciji.«

3. Čl. 3. odstavek 3. naj se glasi:

»V glasovnicah je izvoljene navesti ločeno v člane in namestnike z imenom (krstno ime in priimek), služben naslov in postajo. Vse to je razločno napisati, da se onemogoči zamenjava. Na nejasno pisane in izpolnjene glasovnice se ne ozira. Število tistih, ki jih je voliti, je potom tiska označeno v glasovnici. Na imena kar jih je več navedenih, kakor je predpisano, se ne ozira.«

4. Čl. 3. odstavek 4. naj se glasi:

»Odpiranje in skrutinij glasovnic se vrši v generalnem ravnateljstvu pred komisijo, ki sestoji iz enega višjega uradnika, ki ga od slučaja do slučaja imenuje generalni ravnatelj, potem izvoljenih članov družbenih pokojninskih zavodov in članov personalne komisije, ki fungirajo ob istem času ter potrebnih pomožnih organov. Pri odpiranju glasovnic in skrutinij mora biti navzočih najmanj pet članov te komisije (vstevši predsednika). Povabiti je vse člane komisije.«

5. Čl. 3. odstavek 5. naj se glasi:

»Predsedniku te komisije je potom administrativnega ravnateljstva pravočasno dostaviti zbrane glasovnice s konzignacijami, ki so jih podpisali volilci in dostavljalnimi polami vred.«

6. Čl. 4. odstavek 2. naj se glasi:

»V vsaki skupini so izvoljeni tisti trije uslužbenci kot člani, ki so dobili največ glasov kot člani in tisti trije uslužbenci kot namestniki, ki so dobili največ glasov kot namestniki. Vrsta prvega, drugega in tretjega namestnika se ravna po številu glasov.«

7. Čl. 4. odstavek 3. naj se glasi:

»Če je vsled enakosti glasov dvomljivo če je uslužbenec kot član, oziroma kot namestnik izvoljen ali v kakem vrstnem redu se je izvolilo namestnike, pusti predsednik, da odloča za skrutinij sklicana komisija potom žreba.«

8. Čl. 5. odstavek 2. naj se glasi:

»Kadar vsled izstopa članov iz ene skupine, oziroma iz enakih razlogov nastoplega izstopa namestnikov ne preostanejo trije člani z enim namestnikom, se vrši v smislu predstojećih členov 2 do 4 nova volitev v dotični skupini, tako da ima dotična skupina zopet tri člane in tri namestnike. Funkcijska doba izvoljenih traja le toliko časa, dokler bi trajala ista prvotno izvoljenih.«

9. Čl. 5. je dostaviti kot 3. odstavek:

»V slučaju, ki je omenjen v prejšnjem odstavku, je novo volitev razpisati tekom enega meseca potem ko je predsednik izvedel o nastopu okolnosti, ki zahtevajo novo volitev.«

10. Čl. 7. odstavek 2. naj se glasi:

»Glede diurnistov, volonterjev, uradnic in takih slug, ki še niso definitivno ali pa z dekretom ravnateljstva provizorično nastavljeni, ne obvelja kompetenca (pristojnost) personalne komisije, pač pa glede uradniških in poduradniških aspirantov.«

11. Čl. 8. odstavek 2. naj se glasi:

»Na enak način se pri generalnem ravnateljstvu v smislu § 3. lit. b) pravil pravočasno vložen priziv dostavi predsedniku personalne komisije, oziroma njegovemu prvemu namestniku potom dotičnega službenega oddelka, ki mora dotični akt priložiti. Ako pa more služben oddelek generalnega ravnateljstva dokazati, da je bil priziv prepozno vložen, ga administrativno ravnateljstvo v imenu generalnega ravnateljstva službenim potom vrne z navedbo vzroka istemu, ki je vložil priziv. Ob enem se o tem obvesti službeni oddelek.«

12. Čl. 10. odstavek 3. naj se glasi:

»K razpravi mora predsednik iste povabiti tri imenovane člane sekcije uradnikov, poduradnikov ali slug, kamor pač spada obdolženec (če je uradnik, poduradnik ali sluga), nadalje tri izvoljene člane tiste skupine [§ 2, lit. a) do p) pravil], ki ji pripada obdolženec.«

13. Čl. 14. odstavek 1. naj se glasi:

»Če je iz enega in istega vzroka voditi razpravo z več obdolženci in pripadajo vsi eni skupini nastavljenec [§ 2, lit. a) do p) pravil] je razpravo kumulativno (skupno) razpisati in skupno voditi, če bi morda radi delne pristranosti članov, oziroma namestnikov ali iz kakega drugega vzroka predsednik ne smatral namenu primerno, da se razprava ločeno vodi.«

14. Čl. 16. odstavek 2. naj se glasi:

»V to svrhu bo isti pozval izvoljene člane in namestnike tistih skupin nastavljenec [§ 2, lit. a) do p) pravil], ki so zainteresirani pri dotični zadevi in to s kratkim naznanilom bistvenih točk razpravnih zadev, da izvolijo tekom 14 dni po dostavljenju med seboj enega namestnika. V vsaki skupini poveri sklicatelj enemu članu vodstvo in izvedbo volitve. Vsak namestnik ima pri tem en glas. Odloča enostavna (relativna) večina glasov, pri enakosti glasov pa žreb.«

15. Čl. 17. naj se glasi:

»V zadevah, ki se tičejo le ene ali dveh skupin nastavljenec [§ 2, lit. a) do p) pravil], ima predsednik personalne komisije — namesto delegatov — po § 7. pravil sklicati izvoljene tri člane ene, oziroma vsake obeh skupin in jim 14 dni pred sejo naznaniti bistvene točke, ki pridejo na razpravo. V slučaju, da so člani zadržani, je po vrsti namesto njih poklicati namestnike. Nadalje je pritegniti tiste imenovane člane, če so kakšni, ki pridajo dotični skupini nastavljenec. Isto velja glede imenovanih namestnikov, če med imenovanimi člani ni nobenega dotične kategorije.«

O tem je v smislu člena 22, odstavek 7. poslovnega reda personalne komisije za uradnike, poduradnike in sluge centrale in avstrijskih prog dokazno obvestiti vse prizadeto oseboje.

Dunaj, dne 28. februarja 1912.

Predsednik personalne komisije:
Fall s. r.

C. kr. državnoželezniško ravnateljstvo Trst.
Štev. 13/präs. Trst, dne 13. Marca 1912.

Regulacija plač stalnega delavskega osobja z veljavo od 1. januarja 1912.

SLUŽBEN UKAZ.

c. kr. progovzdrževalnim sekcijam in obratnim vodstvom Trst, Split in Gruz.

V prigibu se vrača duplikate od službenih mest vposlanih seznamov glede stalnih delavcev. Kjer je bilo potrebno, se jih je izpopolnilo. V 13. koloni teh seznamov je pri vsakem delavcu naveden plačilni znesek, ki mu je bil priznan s 1. januarjem 1912, v 14. koloni rok za njegovo prihodnje napredovanje, kateremu sledijo potem triletni napredovalni roki.

Izpremembe teh predpisov niso dopuščene.

Pri novovstopivših delavcih prične računanje prvega napredovalnega roka od začetka tistega polletja, ki sledi vstopnemu dnevu.

Izračunanje v 13. kolono postavljene mezde se izvrši na podlagi enotnih direktiv, ki jih je izdalo c. kr. železniško ministrstvo za odmerjenje mezde in mezdni napredovanj delavcev na vse področje c. kr. avstrijskih državnih železnic z veljavo od 1. januarja 1912. Te direktive pod naslovom »mezdni red« kakor tudi delovni red izide naknadno po definitivnem odobrenju oziroma ureditvi potom c. kr. železniškega ministrstva ter bo splošno naznanjen. Za sedaj pa se v svrhu informacije službenih mest in pojasnila delavstvu naznanja bistvene točke tega meznega reda v sledečem:

1. Po službenem razmerju se razlikujejo delavci v stalne delavce, katerih število odgovarja potrebi najslabše delovne periode in ki so skozi vse leto neprekinjeno zaposleni; te je prištevati normiranemu številu;

potem v nestalne delavce, ki se jih v redno se povračajočih močnejših delovnih dobah sprejema v svrhu ojačenja stalnih delavnih partij.

Po razmerah v tukajšnjem ravnateljskem okraju se pojavlja potreba periodičnega sprejema in ponovnega sprejema takih nestalnih delavcev posebno pri progovzdrževalni službi. To morejo biti le v dotičnih krajih nastanjeni ljudje, ki jih imajo prožni mojstri v evidenci, da se v slučaju potrebe pošlje ponje in taki, ki se skoraj gotovo ponovno javijo na razpolago; končno

v pomožne delavce, za katerih sprejem dajejo povod izvenredna konstrukcijska dela, polaganje novih tračnic, stavbe, elementarne nezgode itd. in ki se jih ponovno sprejme za dalje časa ali pa stalno.

Razmerje nestalnega delavca napram železnici se po prej omenjenem nikakor ne izpremeni, če je dotični začasno brez službe išče ali pa najde zaslužek, ki je naveden pri označenju pomožnih delavcev. Izmed nestalnih delavcev se izpopolnjuje število stalnih.

2. Po svojem poslu se razlikujejo delavci: a) v delavce brez profesije, b) v profesioniste, ki mbrejo dokazati svojo sposobnost z učno listino (obrotni red § 14.).

Temeljna mezda.

Za vse stalne in nestalne delavce brez razlike raznih službenih panog oziroma službenih mest je za eno in isto postajo določena enaka temeljna mezda (krajevna mezda).

Pri tem načelu so izvzeti:

a) *progovzdrževalni delavci*; za te je temeljna mezda v področju enega in istega okrožja prožnega mojstra enotna okrožna temeljna mezda, torej neodvisna od krajevnih mezd, ki se jih plačuje v ostalih službenih panogah dotične proge;

b) *kurjači-ključavničarji*; za te je v področju tukajšnjega državno-železniškega ravnateljstva določena enotna temeljna mezda K 3-20

c) *nosilci prtljage* v Gorici c. kr. drž. žel. in v Pulju ki se jih plačuje na dosednji način;

d) *profesionisti*; ti naj pri sprejemu dobivajo najprej provizorično mezdo, ki odgovarja krajevni temeljni mezdi; po dovršeni primerni poskusni dobi določi končno služben predstojnik mezdo po meri vporabnosti;

e) *pomožni delavci*; njih mezde določajo službeni predstojniki pogodbenim potom, pri čemer pride v poštev edino le razmerje ponude in vprašanja;

f) *ženski delavci*; njih mezdo ki pa sme doseči krajevno oziroma okrožno temeljno mezdo določa istotako služben predstojnik.

Mezdne doklade.

Delavci, ki ne stavijo le svoje fizične moči v službo in to so zlasti delovodje in predelavci, ali pa imajo opravljati kako drugo težko in nevarno delo, dobivajo k svoji mezdi še mezdno doklado. Mezdne doklade se razlikujejo v take, ki se jih redno izplačuje kakor pri delovodjih in predelavcih, ki so kot taki v stalni vporabi in ki se jim jo zopet odtegne, če dotični niso več v tej vporabi. Mezda in doklade tvorijo torej celoto, ki služi za podlago pri preračunavanju temeljne mezde za prispevke v bolniško blagajno in provizijski sklad. V seznamu je navedena nova temeljna mezda in pri vsaki progi posameznih prožnih mojstrov tudi višina stalne mezdne doklade za vsakega delovodjo in predelavca. Vse druge doklade se periodične in pridejo le tedaj nad mezdo v račun, če je dotični v tozadevni vporabi. Te doklade so provizorično določene do definitivnega odobrenja potom c. kr. železniškega ministrstva v sledečem:

1. za dela v posebno težkih razmerah zlasti za dela na vrvi, pri greznicah v kolikor se to delo ne opravlja s posebnimi aparati, pri čiščenju vodnjakov itd. 20 do 25 vinarjev na dan za vsakega moža;

2. pri čiščenju cistern 20 vinarjev na dan za moža;

3. za nadomestovanje čuvajev 20 vina rjev na dan za moža.

Delavci, ki so stalno zaposleni na normalnih čuvajskih ali nadomestovalnih mestih ne dobivajo teh doklad, pač pa jih je zato čimprej predlagati glede stabilizacije).

4. V progovzdrževalni sekciji Jesenice: za dela v bohinskem predoru 40 vinarjev za dela v Rotweinsattelweg in Obernsem predoru 20 vinarjev na dan za vsakega moža;

5. v progovzdrževalni sekciji Gorica I: za dela v predorih Opčine-Kolonia in Revoltela 20 vinarjev na dan za vsakega moža.

Istočasna podelitev dveh ali več doklad enemu in istemu delavcu ni dopuščena. Vendar pa pritiče delovodji ali predelavcu k njegovi stalni dokladi še ene pod št. 1. do 6. imenovanih doklad, če se ga uporablja pri teh posebnih delih.

Mezdana napredovanja.

Namesto tukajšnjega provizoričnega odloka, vsled katerega se je nameravalo izvesti mezdana napredovanje navadnih delavcev ob zadovoljivem službovanju vsake tri leta in profesoristov vsaki dve leti po 20 vinarjev, ki je bilo odvisno od razpoložljivih kreditov, kar se je izrecno povdarjalo in bi se torej ne moglo splošno uvesti v tem času in tudi ne vedno v tej višini, je c. kr. železniško ministrstvo zagotovilo stalnim in nestalnim delavcem mezdana napredovanja vsake tri leta za 10 vinarjev na dan in za profesoriste vsake tri leta 20 vinarjev na dan in to ob zadovoljivem službovanju in vedenju. Ta napredovanja ima v bodoče vsak služben predstojnik brez drugega izvesti 1. januarja in 1. julija.

Od strani posameznih službenih predstojnikov po povsem različnem naziranju izvedena takozvana izvenredna zboljšanja mezd so v bodoče popolnoma izključena. Ta posebna zboljšanja v različni meri so bila le pripravna sejati nezadovoljnost med delavskim osebjem. Manj močne delavne moči se mora odbiti, slabo opravljanje službe in slabo vedenje morejo v bodoče izključiti dotičnega iz normalnega napredovanja. Njega zapostavljenje pa je ob napredovalnem roku naznaniti c. kr. državno-železniškemu ravnateljstvu.

Le če gre zato, da se posebno zmognega profesorista pridržijo službi, more služben predstojnik po dovoljenju državno-železniškega ravnateljstva zboljšati mezdo ne glede na normalno napredovanje. Pri najdopustnejšem oziru na predloge in poizvedovanja službenih mest se je pregledalo temeljne mezde in jih zvišalo tam kjer je bilo potrebno in upravičeno. Da se delavsko osebje, ki je bilo izpostavljeno različnemu postopanju v plači, prevede v nove enake in enotne mezdne norme in da se zlasti starejših delavcev ne zapostavi, se je mezdo za vsakega posameznega delavca tako preračunalo kakor če bi bile nove temeljne mezde veljavne že pri njih vstopu v službo in se je njih službeni dobi primerno vpoštevalo nameravano triletno napredovanje po 10 vinarjev. Pri tem je bilo potrebno starejšim delavcem odmeriti znatna zvišanja mezd, na drugi strani pa pri tistih, ki so v prednosti glede prihodnjega napredovanja rok za nekoliko ustaviti; na vsak način se je s tem doseglo pravično, enakomerno plačevanje vseh delavcev, sistem, ki ga mora celokupno delavstvo priznati in odobravati.

V 13. koloni navedene mezde je z vzvratno veljavo od 1. januarja 1912 takoj priznati razlike za plačilne dobe, ki so že potekle potom naknadnih plačilnih list in delovnih knjižic zaračunati in interimsistično izplačati. Le v slučajih, da bi se kakemu delavcu glasom priloge priznalo zvišanje mezd, ki je z ozirom na svoje slabše opravljanje službe ni vreden, ali pa je radi zmanjšane sposobnosti proti primerno nižji mezdi milostno puščen v službi, je ustanoviti izplačilo zvišane mezd in o tem utemeljeno poročati.

Delavcem, ki so bili 1. januarja 1912 v bolniškem stanju, je priznati zvišano plačo od dneva ko so se javili zdravim.

C. kr. državno-železniški ravnatelj:
Galambos.

Razvoj avstrijskih železnic v letu 1910.*)

Železniško ministrstvo razpošilja ravnokar oba dela avstrijske železniške statistike za leto 1910. Prvi del obdelava glavne in lokalne železnice, drugi pa male in tem isto vrstne železnice kakor tudi vzpenjače. Iz statistike povzamemo najvažnejše podatke:

Dolžina glavnih in lokalnih železnic je koncem leta 1910. znašala okroglih 22.642 kilometrov, to je za okroglih 265 kilometrov ali 1.18 odstotkov več nego v letu 1909. Od teh odpade na državne železnice 13.016 kilometrov in na privatne železnice 9.549 kilometrov. V celem je bilo od dolžine glavnih in lokalnih železnic 18.720 kilometrov v obratu državno-železniške uprave, 22 kilometrov v tujem državnem obratu in 3823 kilometrov v privatnem obratu. Celokupna dolžina dvo- in večtirnih prog je znašala 3562 kilometrov in se je povišala napram letu 1909. za 75 kilometrov.

Ob koncu leta 1910. je bilo stavbenih naprav: Kolodvorov 3445, postajališč 2219, brzojavnih postaj 3748, stanovanjskih po lopij za uradnike, sluge in delavce 2143, sprejemnih poslopij 3774, blagovnih skladišč 3589 in čuvajnic 13.797. Stroški, ki so se tekom leta potrošili za vzdrževanje in predelavanje stavbenih naprav, so znašali okroglih 68.6 milijonov kron, to je 3047 kron na kilometer.

Država je v svoje in na svoj račun upravljane zasebne železnice vtaknila do konca leta 1910 5579 milijonov kron investicijske glavnice (od teh je 310 milijonov amortiziranih). Investicijska glavnica zasebnih lastnikov upravljanih železnic je znašala koncem leta 1910. 2865 milijonov kron, od katerih je bilo 226 milijonov kron amortiziranih.

Lastnih vozno obratnih sredstev je bilo: 7190 lokomotiv (med temi 5761 pri železnicah v državnem obratu), 187 (39) motornih voz, 14 073 (11.051) osebnih voz in 144.196 (108.756) tovornih voz; tekom leta so se lokomotive pomnožile za 2.13 odstotkov, osebni vozovi za 0.64 odstotkov in tovorni vozovi 1.06 odstotkov. Navadni stroški vozno-obratnih sredstev so znašali koncem leta 1910. 1239.8 milijonov (med temi za državni obrat 990 milijonov) kron. Napram prejšnjemu letu so ti stroški narasli za 2.93 odstotkov. Stroški za vzdrževanje in predelavanje vozno-obratnih sredstev so znašali v letu 1910. 74.9 milijonov (med njimi za državni obrat 58.9 milijonov) kron (napram 1909. — 4.35 odstotkov). Celokupni obratni dohodki glavnih in lokalnih železnic tekom leta 1910. so znašali okroglih 982 milijonov kron (K 43.161 pro km obratne dolžine), od katerih je odpadlo 770 milijonov kron (K 40.627 pro km) na državni obrat in 212 milijonov kron (K 55.845 pro km) na privatni obrat. Obratni izdatki so znašali v celem 754 milijonov (za državni obrat 608, za privatni obrat 146 milijonov) kron. Napram prejšnjemu letu so obratni dohodki narasli za 7.41 odstotkov, (za državni obrat 8.49 odstotkov, za privatni obrat 3.65 odstotkov in obratni izdatki za 1.42 odstotkov (za državni obrat 1.79 odstotkov, za privatni obrat — 0.07 odstotkov).

Čisti dohodek glavnih in lokalnih železnic znaša 228 milijonov (državni obrat za 163, privatni obrat za 65 milijonov) kron; na kilometer obratne dolžine K 10.003 (državni obrat K 8650, privatni obrat K 17.203) proti 171 milijonom kron (državni obrat 113, privatni obrat 58 milijonov), oziroma K 7632 (državni obrat K 6056, privatni obrat K 15.579) v letu 1909.

Celokupno število nezgod, ki so se v letu 1910. pripetile na glavnih in lokalnih železnicah znaša 2756 (za 361 manj napram prejšnjemu letu). Število nastavljenecv (uradnikov, poduradnikov, uslužbenk in slug) je znašalo 134.690 (napram 1909. za 2.95 odstotkov več), delavcev za dnevno mezdo (dninarjev) je bilo zaposlenih povprečno 142.929. Za mezde, plače in druge osebe

stroške se je izdalo v celem 401.98 milijonov kron, od katerih je odpadlo 282.57 milijonov kron (napram 1909. 6.16 odstotkov več) na nastavljenecv.

Celokupna dolžina malih in tem isto vrstnih železnic na avstrijskem ozemlju je znašala koncem leta 1910. okroglih 696 kilometrov (napram 1909 in 14 kilometrov je 1.95 odstotkov). Od teh je 684 kilometrov koncesioniranih, orizoma priznanih malih železnic. Te železnice so privatne železnice ter se nahajajo razen ene vse v privatnem obratu.

Od te dolžine je odpadlo na električni obrat 586 kilometrov, na parni obrat 102 km, na čiste žične železnice okroglo 2 km in na konjske železnice 7 km. Železnic na zobe je bilo z električnim obratom 0.8 km, s parnim obratom pa 14.2 km. Od celokupne dolžine železnic je bilo 305.1 km je 43.79 odstotkov dvotirnih, 422.5 km je 60.64 odstotkov normalnotirnih in 274.2 km je 39.36 odstotkov ozkotirnih železnic.

Kar se tiče glavnice malih in tem enakovrstnih železnic, je znašala ta koncem leta 1910. 298.5 milijonov kron (napram 1909. 7.98 odstotkov več).

Obratni dohodki so znašali 6438 milijonov kron (med temi 62.12 milijonov kron pri električnem obratu), pro km obratna dolžina 96.558, to je napram letu 1909. napredek za 12.48 odstotkov. Od transportnih dohodkov odpade 98.70 odstotkov na osebni promet.

Obratni stroški so znašali 44.19 milijonov kron (med njimi pri električnem obratu 41.95 milijonov kron), to je pro km obratne dolžine K 66.269. Napram letu 1909, so pravi obratni izdatki v celem narasli za 11.56 odstotkov in pro km obratne dolžine za 7.61 odstotkov. Čisti obratni dohodek znaša 23.33 milijonov kron (med njimi 23.31 milijonov kron pri električnem obratu), to je pro km obratne dolžine čistega dohodka K 34.986, med tem ko je znašal čisti dohodek v prejšnjem letu 20.30 milijonov kron (pro km obratne dolžine K 31.559).

Vzpenjač je bilo koncem leta 1910. 2347. Njihova celokupna dolžina je znašala 1327 km.

Dopisi.

Pieteta društva kurjačev v Gorici. Dne 29. januarja t. l. je kurjač Jakob Kökl pri vlaku 761 med vožnjo padel s tenderja. Kökl je bil član društva kurjačev. Goriška vplačevalnica tega društva je izdala nabiralne pole za podporo vdovi. Ker pa to društvo med svojimi člani ni moglo nabrati znatnega zneska, se je obrnilo tudi na naše sodruge s prošnjo, da prispevajo zbirki, kar so vočigled vdovine bede tudi storili. Nabralo se je na ta način 115 kron 10 vinarjev.

Sedaj pa se je pojavila infamnost kurjaškega društva. Vodstvo vplačevalnice tega društva je na svoji seji sklenilo, da nabrane denarja ne izplača vdovi, ker bi ga morda »zapila« (!). temveč, da se ta denar upravlja za otroke. Šele na naš odločen protest je ta čedna družba izplačala vdovi 90 kron 90 vinarjev.

Vsa podlost omenjenega sklepa vplačevalnice kurjaškega društva pa se zrcali v tem, da v resnici Köklova žena nikoli ni pijančevala in da ni slabo gospodarila. Nasprotno, ker ob pičlih dohodkih moža ni mogla izhajati, si je s pranjem in postrežbo služila denar, da zviša dohodek. Gospoda okoli kurjaškega društva pa obrekuje vdovo sedaj, ko je ostala sama s svojimi peterimi otroci, brez opore moža.

Goriške sodruge pa opozarjamo, da je vodstvo naše krajevne skupine sklenilo, da se ne vdeležujejo pri zbiranju, če na nabiranih polah ni pečata naše skupine. Mi nimamo nobenega povoda in tudi ne volje, da bi gospodi okoli kurjaškega društva pomagali in se potem ž njo prepirali, če bi jo zopet obšla volja napraviti kaj sličnega kakor sedaj. Vrhutega pa tudi ni naš smoter, da bi za nasprotniško organizacijo zbirali, da more le-ta deliti podpore in se potem še s tem bahati.

*) Po »Zarja«.

Gorica. Da povzroča naša goriška krajevna skupina južnih žel. marsikateremu narodnjaškemu praporščaku skomine, to nam je dobro znana stvar.

Četaši narodnjaške organizacije so že parkrat pri nas s svojimi nastopi poskušali svojo srečo, a smola! vselej so temeljito planke onesnažili.

Teh piramidalno smešnih kapotov se sicer ni lahko odkrižati, upamo pa, da bomo imeli vsaj za dolgo časa mir, kajti svoječasni Jakličev nastop jih je vendar moral poučiti. Slutijo namreč, da se nahajajo v neljubi in grenki defenzivi. Vsled tega so najbrže izvolili postopati na guerilski način ter sem ter tja naskočiti našo trnjavo. Toda zaman je njih trud, kajti bili so pri vsakem naskoku odbiti.

Kljub temu pa prilomasti še kak veteran omenjene v defenzivi se nahajajoče družbe k nam in skuša na njemu jako pristen način izvajati sodruge na narodnjaški brjar, tik katerega svirajo lulaši bolj psalmom kot valčkom podobne poskočnice, komponirane v frančiškovi ulici jadranske metropole.

Najbolj brihtnim lulašem moramo prištevati našega dobroznane fotra Semiča, nadspredovnika južne žel. ki je prevzel teško nalogo s tem, da izvršuje med nami jako marljivo svoj mešetarsko narodnjaški poklic, da neumorno — seveda zakotno — na vse mogoče načine agitira v prid na robu propada se nahajajoči strančici.

Toda zaman se poslužuje tega dela, kajti neverjetno je, da bi se kak sodrug dal preslepiti.

Svetovali bi gosp. Semiču naj blagovoli zanj toli dragi čas na kak drug način uporabljati, kajti njegovi zakotni nastopi so »zabadova«!

Gospod Semič! molek v roke, kajti ta bi Vam bolj pristojal, nego agitacija za stranko, ki je železniškemu proletarijatu le škodovala, a nič koristila.

Goriška straža.

Pragersko. Že večkrat smo na tem mestu opisovali razmere na tukajšnji postaji. Dogajajo se pa tukaj tudi stvari, da se že vsakemu poštenemu človeku gnusi. Dobro bo če javnost zve, kaj vse se tu dogaja.

Dne 20. februarja t. l. se je pripeljal graški prometni referent Zatloukal z vlakom št. 1. Takozvani „Festausschuss“, ki sestoji iz načelnika, njegove soproge, treh drugih uradniških žen in več mladih uradnikov, je priredil izlet v Fram, ki se ga je vdeležil tudi g. Zatloukal. V Framu se je družba izvrstno zabavala ter zljala velike množine vina v grlo. Pozno v noč je prišla družba srečno v pragersko restavracijo I. razreda, reveda v jako slabem stanju. V istem lokalu je sedelo več ogrskih poštnih uradnikov, ki so se pogovarjali v svojem materinem jeziku, ker ne znajo blažene nemščine. To pa gospodu prometnemu referentu Zatloukalu ni bilo po godu in prišel je poštne uradnike zmerjati z »ungarische Bagage« (ogrski sodrga). Ker pa Ogrji niso mirno in tiho sprejeli psok, je prišlo do ruvanja, v katerem so Ogrji podlegli. En ogrski uradnik je zbežal v stranišče. Tam pa ga je dohitel »zlati« Novak in ga davil. Nato se je Ogru s trudom posrečilo zbežati. Kričal je po postaji kot blazen: »Pomagajte, zadaviti me hočejo«.

Vsi izletniki z ženami vred so bili tako pijani, da so pustili v lopi razne sledove. V tem stanju je marsikateri izletnik zamenjal svojo ženo in prišla je meščanska svobodna ljubezen do popolnega izraza. Oče Zatloukal je bil tako natrkan, da je objemal postajenačelnikovo soprogo, ker je najbrž menil, da je doma v svojem družinskem krogu.

Nekaj dni poprej je pragerska gospoda priredila plesni venček v neki tukajšnji zasebni hiši. Bili so vsi vdeleženci maskirani. Pri plesu je g. postajenačelnik zdrknil ter se poškedoval, da je moral pet dni ostati v postelji. Žena „zlatega“ Novaka si je nadela postajenačelnikovo uniformo ter šla v prometni urad ob 1/2 5. uri zjutraj k poštenu vlaku in uganjala take stvari, ki jih že iz dostojnosti ne moremo zapisati. Ko je šla

domov, je v pijanosti padla v snažilni kanal. To so res čedne cvetke iz Schneiderjevega kraljestva.

Posebno blago se postopa s skladiščnim delavcem Flucha, ki piše v restavraciji pisma postajenačelniku in denuncira uslužbenca. Tako n. pr. je denunciral nočnega čuvaja, da je pijan, kar pa ni bilo res. Drugi dan je denunciral tri delavce, ker so bili toli predrzni, da so si kupili za 24 krajcarjev žganja. Delavci so bili kaznovani radi samovoljnega oddaljenja od postaje. Denuncijant pa, ki je bil na pustni torek tako pijan, da se je po tleh valjal in godcem polomil gosli, je ostal brez kazni. Ob pol sedmi zjutraj je šel pijan domov, ob 7. uri pa bi bil imel nastopiti službo. Delavci so na to opozorili postajenačelnika Schneiderja, toda ta se zato ni niti zmenil. To pa seveda zato, ker je Flucha vnet pristaš »Reichsbunda« in ker vestno opravlja posle denuncijanta.

Izvrstno pa opravlja svojo službo tudi g. postajenačelnik sam. Zmanjka ga kar za več dni. Meseca februarja se sploh ni vedelo kdo je postajenačelnik, ker marsikateri dan so ga nadomestovali po trije do štiri uradniki. Načelnika pa skoraj ves mesec ni bilo videti. Sploh se ga malokdaj vidi.

Pristašem »Reichsbunda« podeljuje dopust kolikor ga hočejo, dočim ga odreka ostalim uslužbencem, ki jim gre po vsej pravici.

Če pride kakšen kontrolor na Pragersko, se ga povede kam na sprehod.

Ko je nedavno tega prišel nek kontrolor z Dunaja, ga je postajenačelnik v družbi z več uradniki povedel na Spodnjo Poljskavo, kjer so popivali do 5. ure zjutraj in izpili nič manj kot 35 litrov vina. V kakšnem stanju so se vrnili, si je lahko predočiti.

29. marca je prišel g. Zatloukal s kontrolorjema Lorber in Burger na Pragersko. Priredilo se je »jour fixe« (s temi besedami se na lepši način označi navadno pijančevanje), ki je trajal do pol treh zjutraj. Kontrolor Lorber ga je imel toliko pod kapo, da se ni mogel odpeljati. Dva uradnika sta ga morala zadrževati, da ni vstopil v brzovlak, ki je že odhajal. Potem se je naprej popivalo do pol sedmih zjutraj, ko je bil čas, da se je z vinskimi duhovi prepojenega kontrolorja naložilo na vlak. Postajenačelnik ni mogel predpolodne opravljati službe vsled pijanosti. Popivala je vsa nemškonacijonalna družba, ki je prava sramota za Pragersko.

Vse to se dogaja pred očmi javnosti in nihče se ne briga zato, da bi temu javnemu škandalu storil konec. Rajhsbindlerjem je pač vse dovoljeno. Mi pa ne bomo molčali prej, dokler ne bo s trdno metlo izmeten ta avgijev hlev.

Trst, državna železnica. G. Blaž Korošec je čutil potrebo »popravljanje« dopis v predzadnji številki našega lista in nam poslal sledeči

POPRAVEK

Na podlagi § 19 tiskovnega zakona zahtevam, da priobčite sledeči popravek članka »Trst državni kolodvor«, ki je izšel v štev. 6 »Železničarja« z dne 15. marca 1912, na istem mestu in z istimi črkami.

Ni res, da je sprevodnik Blaž Korošec, ki vozi navadno kot manipulant, bil pridelen rezervni službi, da ložje agitira za kandidate Z. J. Ž. — Res pa je, da je vozil sprevodnik Blaž Korošec dalj časa kot manipulant, in sicer kot tak oddeljen od rezervne službe namesto tovariša gosp. Kovačiča, ki je ta čas nadomestoval nekega bolnega vlakovodja. Ker pa je dotični vlakovodja nastopil zopet svojo službo, sem moral prepustiti mesto manipulanta tovarišu Kovačiču in sem bil radi tega na razpolago v rezervi kjer se še vedno nahajam.

Blaž Korošec

sprevodnik drž. žel. — Trst

S tem svojim popravkom se skuša g. Korošec oprati, tolažeč se, da se more potem § 19. vse utajiti.

V svojem popravku trdi, da vozi navadno kot manipulant. To vemo tudi mi. Vemo pa

tudi, da je preskočil celo vrsto v službi starejših tovarišev. Po svoji službeni starosti bi moral g. Korošec še dolgo voziti s tovarnimi vlaki namesto, da je v rezervi in vozi kot manipulant. Ali ni to protekcija? In kako je prišlo to, da je ravno takrat, ko so bile volitve v lokalne odbore, bil v rezervi in vedno lazil po lopi ter agitiral za narodnjaške kandidate? Zelo sumljivo je, da je ravno Korošec vozil namesto Kovačiča, ko je pred njim na vrsti nad 80 v službi starejših sprevodnikov, ki bi jih bilo prej prideliti osebnim vlakom kot pa Korošca. Le-ta je torej preskočil nad 80 tovarišev. Sumljivo pa je tudi, da je takoj ko je izšel dopis v našem listu, Korošec prišel v Pulj na substitucijo k osebnim vlakom. Bila sta ob enem dva starejša sprevodnika v Pulju na substituciji. Ta dva sta bila zopet odpoklicana, dočim je službeno mlajši Korošec ostal v Pulju. Torej vendar le protekcija in »tovariš« nam tega ne be mogel utajiti. Storili bomo vse, da se stori konec protekciji in da pride vsak do svoje pravice.

In odkod izhaja ta protekcija? Mi si to lahko mislimo in g. Korošec nam to prav lahko pove, kajti on dobro ve za to.

Njemu pa svetujemo, da ne hodi preveč na solnce, ker bo v Trstu sedaj zelo vroče.

Domače vesti

Kako se podjetniki organizirajo? O ustanovitvi mednarodne organizacije izkoriščevalcev je v kratkem poročala »Arbeiter Zeitung«: Ugodno naključje nam je prineslo okrožnico, iz katere je razvidno, da se pripravlja velika akcija za ustanovitev organizacije nemških in čeških delodajalcev v stavbinski obrti na Moravskem, ki ima namen pobijati socialno demokratične strokovne organizacije. Stavbinske mojstre, slikarje, pleskarje, lesarje, mizarje, kiparje, klesarje, klesarje, inštalaterje, steklarje, strehokrovce, ključarje, voznike, vse se v okrožnici pozirja na pristop zvezi, »da se vendar enkrat otresejo neznosnih razmer, ki so nastale vsled terorizma pod socialno demokratičnim vodstvom se nahajajočih delavcev«. Zveza dobi ime: »Zveza delodajalcev stavbinskih rokodelcev in dobaviteljev stavbinskega gradiva«. Zveza hoče »neprestano napredujoči pošasti delavskih organizacij zahlicati, do tukaj in ne dalje«. Delodajalcem, ki se branijo pristopiti zvezi, se grozi, da ne dobijo nikakega dela — kar pa seveda ni terorizem. Zanimivi so podpisi okrožnice, ki bratsko združuje nemško nacijsionalne in češko nacijsionalne podjetnike. Tu je n. pr. citati: Alfred Dressler, mestski rada a sohař (mestni svetnik in kipar), ki je vodja bruskih nemških nacijsionalcev, in František Slička, zámečnický mistr, městský rada a předseda společenstva (ključavničarski mojster, mestni svetnik in združni predstojnik), ki je seveda tudi steber brnského nemštva. Potem sledijo imena nekaterih češkonacijsionalnih podjetnikov. Za delavce, ki se jih hoče, z nacijsionalnimi sirenskimi glasovi izvabiti iz mednarodnih strokovnih organizacij, samo da se razprši njih moč, je zelo poučno stremljenje po združitvi nemških in čeških izkoriščevalcev. To naj bi imeli delavci vedno pred očmi. Tudi geslo okrožnice: »V edinstvu je moč«, pod katerim se zbira izkoriščevalce k združitvi proti delavstvu, bi moralo delavstvu še bolj kot prej pokazati pravo smer.

Dunajske občinske volitve. Na Dunaju se vršijo 23. t. m. občinske volitve. Mandati četrtega volilnega razreda, bodo popolnoma na novo zasedeni. V ostalih razredih se vršijo deloma nove volitve.

Krščanski socialci so si z nesramno volilno pravico zagotovili gospodstvo kolikor je pač bilo mogoče, ker v prvem volilnem razredu pride en občinski svetnik na 500, v drugem na 1100, v tretjem na 1300, v četrtem pa na 70.000 volilcev. Mera krščansko socialnih grehov pa je tako polna in zaničevanje v prebivalstvu tako naraslo,

da ne bo niti ta volilna pravica obvarovala krščanske socialce pred porazom.

Zelo umljivo je, da nekdanj pod Luegerjem tako mogočna stranka še noče umreti in da bi rada še enkrat oživila stare načine volilnega sleparstva in volilnih laži. To pa ne bo več pomagalo, ker stranka je le še kupček zgage in smradu.

V četrtim volilnem razredu, kjer se morejo boriti tudi socialni demokratje, bodo krščanski socialci podlegli razven v malem številcu volilnih okrajev. Atentat na koalicijsko pravo cestnih železničarjev in kruti progoni so ji odvzeli zadnji ostanek simpatije med revnim ljudstvom, ki bo na volilni dan dalo jasen odgovor na zadnje udarce. Pa tudi v meščanskih kurijah se giblje in če se svobodnjaki ne bodo razpršili, kakor je to že njih stara navada, bo volilni dan za krščanske socialce plačilni dan.

Bančni kapital in industrija. Avstrijski kreditni zavod za trgovino in obrt, ki mu prinaša špiritov kartel letnih 500.000 kron čistega dobička, je pridobil največjo avstrijsko špiritovo industrijo terdke F. X. Brosche sin v Pragi. Plačati je moral akcije, ki so nazadnje donšale 14 odstotkov dividende, z 200 odstotki. To pa je zavod rad storil, ker računa z uvedbo špiritovega monopola l. 1917 ko bo na novo urejeno gospodarsko razmerje z Ogrsko. Ko bo potem vsa industrija združena v eni čvrsti roki, potem gorje ti uboga država in tudi vam ubogi c. kr. davkoplačevalci. Tako vsaj računajo bančni mogotci.

Iz organizacije.

Naš društven znak.

1892 do 1912.

Dvajsetletnico je naša organizacija praznovala brez posebnih prazniških priredb. Vkljub temu pa se vsi veselimo našega napredka in smo ponosni na zgradbo, ki se je razvila iz majhnega početka v trdno in mogočno organizacijo. Spomin na ta dan pa vendar moramo nuditi našim članom nov društven znak, ki naj spominja naše sobojevnike na dvajsetletno in plodonosno delovanje naše organizacije.

Ta društven znak bo časten znak, po katerem se bodo spoznavali vsi naši sobojevniki, katerih žiljenska naloga in cilj je boj za izboljšanje boljšega, pravičnega družabnega reda.

Znak je po svoji obliki in pomenu vreden naših ciljev. — S ponosom ga bo nosil vsak železničar kot častni znak in s tem dokumentiral, da pripada stari, dvajsetletni bojni organizaciji kot sodrug in da v njenem smislu živi in deluje.

Na rdečem polju znaka blešči napis: »Auf freier Bahn der neuen Zeit entgegen« in letnica 1892, ki je okrašen s krilatim kolesom. Ta znak se sme oddajati edino le našim članom. Dobiva se ga za sedaj z nemškim, češkim ali poljskim napisom. Naročili ga je pri upravnistvu »Eisenbahnerja«.

Glede slovenskih znakov vabimo vse krajevne skupine, vplačevalnice in člane, da ga naročijo pri tajništvu železničarske organizacije v Trstu, ul. Madonnina 15. Če pride zadoštevilo naročil, bomo dali izgotoviti tudi v slovenskem jeziku.

Članom skupine Trst II.

Naznanja se tem potom onim članom, ki niso bili navzoči pri zadnjem zborovanju skupine dne 4. t. m. sledeči sklep skupine: »Dne 1. maja se zberejo vsi službe prosti člani ob 8. uri zjutraj pri gostilni »Stadt Klagenfurt« v Via Promontorio od koder skupno odkorajo v Via Boccaccio. Tam jih pričakujejo sodrugi južne železnice z godbo na čelu, ter potem združeni podajo na slavnostni prostor«.

Sodrugi! Spominjajte se pred leti se vrščega praznovanja 1. maja in udeležite se letošnjega polnoštevno.

Vodstvo skupine Trst II.

DELAVSKE ZADRUGE

za Trst, Istro in Furlanijo. Vpisana zadruga z omejenim jamstvom.

VII. zadružno leto. 5272 članov

Mesečni izkaz

Blago razdeljeno članom:

Doba: 1910-1911	1911-1912
Julij	Kron 83578.77
Avgust	Kron 85989.77
September	Kron 83176.99
Oktober	Kron 93174.89
November	Kron 99190.41
December	Kron 98484.55
Januar	Kron 109368.77
Februar	Kron 110449.27
Marc	Kron 104572.98
	Kron 120015.59
Kron 782253.43	Kron 904423.22

Podpora vdovam in bolnim članom:

V dobi od 1. julija do 31. marca 1912 se je razdelilo bolnim članom, vdovam in sirotam 5866.44 Kron podpore.

DIVIDENDE:

Do 31. marca se je izročilo članom na račun dividend od dobe 1910-1911, blaga za svoto Kron 7537.75 odpotovanim članom v gotovini » 85.01 in pridržalo na račun zadružnega deleža » 6564.68

Skupaj Kon 14187.44

Trst, 31. marca 1912.

Čistnica uredništva.

J. M. Celje. Odgovor na Vaše pismo glede društvenih znakov blagovolite posneti iz spisa v rubriki »Iz organizacije«, kjer pišemo o tem.

Borovnica. Dopis izide radi pomanjkanja prostora šele v prihodnji številki.

J. G. Ljubljana. »Smrt sprevednika« izide v prihodnji številki, ker nam sedaj primanjkuje prostora.

Vršijo se sledeči shodi:

Trst, dne 16. t. m. ob 1/8. uri zvečer v Sala Mally, ulica Giosuè Carducci 20 javen železničarski shod z dnevnim redom: Zahteve železničarjev in parlament.

Poročevalca: sodr. Adolf Müller iz Du-naja in sodr. Kopač.

Železničarji, vdeležite se mnogoštevilno tega shoda!

Št. Peter n/Kr. dne 17. t. m. ob 1/8. uri zvečer.

Postojna dne 18. t. m. ob 1/8. uri zvečer.

Rakek dne 19. t. m. ob 8. uri zvečer.

Borovnica dne 20. t. m. ob 8. uri zvečer.

Ptuj dne 21. t. m. ob 1/2.10. uri predpoldne.

Pragersko dne 22. t. m. ob 7. uri zvečer.

Spodnja Šiška dne 25. t. m. ob 8. uri zvečer.

Logatec dne 26. t. m. ob 7. uri zvečer.

Zidan most dne 27. t. m. ob 8. uri zvečer.

Vižinada dne 28. t. m. popoldne; poročevalca: Kopač in Todeschini.

Usebina št. 7. z dne 1. aprila 1912.

Članki: Dvajsetletnica železničarske organizacije. Vstajanje. Urá... Naraščanje revolucionarnih življenj (Dalje). Zgodovina besede »socializem«. Regulacija plač na c. kr. drž. žel. Iz okrožnice uradnih listov. Konferenca kurjačev južne železnice. Zapisnik seje centralnega delavskega odbora c. kr. avstrijskih drž. žel.

Podlistek: Železna smrt.

Domače vesti: Loveška klavnica. Strašna nesreča na kolodvoru v Divači. Železnica nižje vrste Celje—Soteska s stransko progo Nova cerkev—Dobrna. »Eden manj, ki se da izkoristiti!« Sleparije pri severni železnici.

Inozemstvo: Železniška nezgoda v Ameriki. Združitev ameriških železničarjev. Železniški panama na Ruskem. Nesreča na železnici.

Tehnični pregled: Kurjava z oljem na državnih železnicah. Nova iznajdba za varnost v železniškem prometu.

Razne stvari: Delavske razmere pred 331. leti.

Izjava.

Podpisani obžalujem, da sem dne 18. februarja t. l. v Brežicah na kolodvoru brez povoda razžalil gospoda Ivana Baraga. S tem prekličem vse žaljive besede in se mu zahvaljujem, da je ustavil tožbo zoper mene na moje lastne stroške.

Franc Novak,

čistilec strojev v Brežicah.

Železničarji!

Zahtevajte v vseh gostilnah, kavarnah in brivnicah strankine liste kakor: **Železničar in Zarja.**

Pozor sodrugi!

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

„ZARJA“

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

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

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

Posamezna številka 6 vin. v administraciji in tobakarnah.

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

Kavarna UNIONE - Trst

Ulica Caserma in ulica Torre Bianca

— Napiitina je odpravljena. —

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

Izdajatelj in odgovorni urednik Josip Kopač.

Tiska Dragotin Priora v Kopru.