



ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSkih ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

Uredništvo se nahaja v Trstu ulica
Boschetto, 5 - Telefon 1570. ☎
Upravištvu 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.

Novo leto.

In zopet je vtonilo eno leto v neskončnem morju večnosti. — Le malo je onih srečnih ljudi, ki se z veseljem spominjajo preteklosti. Pretežna večina človečanstva preklinja staro in opira svoje nade v novo leto. Fabrikantje, trgovci in podjetniki delajo svoje letne zaključke in veseljem konstatirajo prebitke. — Krasna je njih bilanca! Oni pa, ki proizvajajo, molčejo sedé pri mrzli peči, ob prazni mizi. — Večni primakljaj je njih bilanca. S solzami v očeh se spominjajo preteklih mučnih dni starega leta, nadejaje se boljših časov v prihodnjem letu. Vsako leto se ponavljajo iste misli, iste želje in hrepenenja po boljši bodočnosti.

Tudi železniški uslužbenec je naredil svoj letni zaključek. — A glej, kaka razlika med njim in podjetnikom! Akcijonarji so spravili svoj masni dobiček v svoj žep — dočim je železničar ostal zopet praznih rok. In to se ponavlja leto za letom: rešen je le tedaj, kadar ga polože v hladni grob.

Priznati je treba, da se je gmotno stanje železniških uslužbencev nekaj let sém zboljšalo. Ali vsa ta zboljšanja so le drobtinice, ki padajo raz bogato obloženih miz onih trotoev, ki nimajo najmanjše zasluge za ves ta orjaški promet, ki vzdržuje današnji moderni svet.

Mala peščica pogumnih železničarjev se je naveličala delati brezveselno letno bilanco in pričela je združevati tovariše v organizacijo. In brezdvomno je zasluga organizacije, če se letošnja bilanca železničarja povoljno razlikuje od prejšnjih. Še boljši bi bil letni zaključek, če bi bilo manjše število onih, ki, enako kapitalistom, čakajo, da drugi izvrše delo mesto njih.

Koliko tovarišev počiva danes v mrzlem grobu, ki so pustili svoje mlado življenje na bojnem polju dela: — tudi oni so upali, da bode bodoče novo leto i njim prineslo olajšav v njih gmotnem stanju, a zalotila jih je nezgoda ter jim pretrgala nit življenja. Koliko britkih solz in delavske krvi je že teklo po železni cesti, na kateri se križajo z vsem komfortom opremljeni brzovlaki, ki drve noč in dan iz enega kraja v drugega. In le malo je potnikov, ki poznajo težko in naporno delo službujočega železniškega osebja. Zadoščalo bi, da en sam uslužbenec postavi napačno ogibe in ves ta ponosni vlak s svojimi veseliimi potniki, in lepo opremljenimi celicami se spremeni v podrtijo, iz katere se čuje vpitje ranjenih in umirajočih. In uslužbenec, ki imajo tako odgovornost na eni in moč na drugi strani, naj bi pobirali liki psičkom drobtinice, ki padajo raz miz?? Ne, nikdar ne! To je poniževalno! Pustite prazno upanje in lotite se dela! Ne zaupajte več onim, ki so vas pustili na cedilu ob vsakem novem letu! Zaupajte v svojo moč, krepite jo, zdramite zaspane in armada brezpravnih postane nepremagljiva sila, s katero si bodele i vi predruščili svojo novoletno bilanco.

Naprej z una svitlim mečem!

Velika nesreča na južni železnici pri Gossensassu na Tirolskem.

Kapitalizem nima usmiljenja, ne pozna človekoljubnosti; razvija se preko teh mej. Ne meni se za žrtve, ki dan na dan padajo za njegov blagor. Akcijonarji južne železnice se v tem pogledu prav nič ne razlikujejo od drugih požrešnežev. Jadikujejo vedno, kako se jim slabo godi in tožijo, da vsled »brezmejnih« zahtev njihovih uslužbencev, podjetje pojde na boben. Da se rešijo te simulirane krize, kujejo vedno načrte, kako spremeniti upravo, kako reformirati promet, da jim bode podjetje priušala večjega dobička. Ne menijo se zato, da so ti novi načrti smrtna sodba za uslužbenec,

ki morajo po njih opravljati svojo službo. Sistem varčnosti in stiskanja je prešinil že vse panoge železniških služb in povsod se vidi, da je železniški uslužbenec smatran jedino le za orodje, ki naj služi zlatemu teletu akcijonarjev. Da, došli smo že toliko daleč z vednim varčenjem in stiskanjem, da na primer železniško osebje pri vlakovni službi ne more nastopiti več službe, z gotovostjo, da se tudi zdravo povrne domov. To je opaziti posebno pri osebju tovornih vlakov.

V tem pogledu se posebno odlikujejo uprave na tirolskih južnozeleznških progah. Tu se varči že tako, da se človeku zdi, da železnica hoče snesti samo sebe. Ne samo pri prometu, nego sploh, v celém obratu je taka mizerija na osebju, da se je čuditi, kako se sploh promet more še vršiti. Ni ne ogibnih čuvajev, ne premikačev, ne zapenjačev; pri delu se hiti tako, da ni sploh misliti na varstvene predpise. Postaje so premajhne za današnji promet, ker so večinoma se take, kakor so bile o otvoritvi železnice. Le prav malenkostno so povečane, dočim pa je promet najmanj trikrat večji nego je bil s početka.

V zadnjem času je južnozeleznška uprava na Tirolskem vse ukrenila, da zviša dohodke. Odpustila je v to svrhu tankaj v vseh kurilnicah mnogo osebja, zaviračev, kurjačev; pomoznih kurjačev in ključavničarjev. Opustile so se kar cele partije pri tovornih vlakih. Meseca decembra pretečenega leta 1907 je obstajalo na primer na postaji v Inomostu še 30 partij za tovrne vlake; letos pa jih je le še 22 za ves tovrni promet na Kufstein in Franzensfeste. Seveda se izgovarjajo, da je vsled krize tovrni promet za mnogo padel, ali vendar moremo reči, da za toliko nikakor ne, da bi še moglo tekom jednega leta odpraviti kar 8 partij.

Razumljivo je, da je ravnanje moralo kaj drugega ukreniti, da se promet more vršiti redno kakor preje s temi reduciranimi uslužbenci. Dne 10. decembra je v to svrhu izdalo nov vožni red za tovrni promet na progi Kufstein-Ala.

V tem novem vožnem redu se vlakovna brzina kakor tudi teža istih grozno zvišuje. Železniška uprava pravi, da hoče z novimi lokomotivami, z večjim obteženjem vlakov in z večjo vožno brzino tekmovati z krajšimi državnozeleznškimi progami, po katerih se prevažajo blago iz Ogerskega in Trsta na Tirolsko in potem naprej v Svico.

Kako brezvestno je pri sestavljanju teh vožnih redov postopala južnozeleznška uprava, naj zadostuje le fakt, da je na primer tovrni vlak štev. 83 po prejšnjem redu, veljavnem od 1. maja 1908, na progi Inomost—Franzensfeste, dolgi 79.9 kilometrov, vozil 4 ur 15 minut. Od 10. decembra sém se je pa ta vožni čas reducirar kar na 3 ure in 19 minut. To skrajšanje vožnega časa pa je tem značilnejše, ker ta proga pelje preko Bremerja in je skozinsko gorska proga.

In, malo časa je trebalo, da je ta brezvestnost odgovornih faktorjev rodila najžalostnejših posledic:

V noči od 15. na 16. decembra torej samo 6 dni po izdanju novega usodepolnega vožnega reda, skočil je tovrni vlak štev. 83 pri pfletscherskem predoru nad Gossensassom iz tira; pretrgala so se bila zapenjala in vlak se je razbil na kosce. Dve uslužbenca sta obležala mrtva na mestu, dva sta bila težko, več njih pa lahko ranjenih.

Nesreča

se je dogodila na sledeči način. Tovorni vlak štev. 83 je odpeljal 15. decembra zvečer malo pred 10. uro iz Inomosta. Imel je dve lokomotive, službeni voz, 12 praznih in pa 16 naloženih voz. Vmes sta bili tudi 2 novi lokomotivi iz Nemčije, namenjeni za italijanske državne železnice. Vlakovodja je bil nadsprevodnik *Kamerlander*. Razven njega je bilo pri vlak

še devet drugih uslužbencev. Ko je vlak ravno prevozil pfletscherski predor, nad Gossensassom, so se pri jedni od omenjenih dveh novih lokomotiv pretrgala spredaj in zadaj zapenjala, tako, da se je vlak v hipu razdelil na dva oziroma na tri dele.

V prvem momentu sta zadnja dva odločena dela vlaka nekoliko zaostala. Ker je pa proga na dotičnem mestu zelo strma, je seveda njih brzina postala vedno večja in sta z neznanjsko brzino letela za prvim delom vlaka.

Osobjje se je seveda trudilo, da bi brzino s zavorami zadržavalo, ali, bilo je vse zaman. Trčenja ni bilo nikakor mogoče preprečiti. In res, zadnja odtrgana dela z lokomotivami sta s tako močjo zadela v prvi del vlaka, da so vsi vozovi tega odleteli jedni na desno, drugi na levo stran in se razdrobili v kosce; le takomenovani kamerl-voz je ostal še na tiru.

Dvoje mrtvih in več težkoraenjenih.

Sprevodnik *Josip Schwaiger*, oče trojice otrok in sprevodnik *Josip Neumaier*, oče štiri otrok sta ostala na mestu mrtva. Bila sta prav popolnoma pomečkana in razmrcvarjena. Težko poškodovani so bili sprevodnik *Josip Fischlauer*, oče trojice otrok, kateremu je odtrgalo desno roko popolnoma proč in pa sprevodnik *Peter Oberhuber*, oče jednega otroka, ki je bil hudo ranjen na glavi ter po rokah in nogah. Jeden težko ranjenih je umrl malo po nesreči.

Nekaj manje ranjeni so bili sprevodniki: *Moser, Müller, Hölzl, Stocker*.

Pomoč.

V Gossensassu so za nesrečo zvedeli takoj in so nemudoma brzojavili po pomoč v Franzensfeste in Inomost. Zdravnik iz Gossensassa Dr. Schedelbauer je takoj prihitel na lice mesta in dal ranjencem prvo pomoč. Iz Franzensfeste je prihitel vlak na pomoč ob 2. uri po noči. Tudi iz Inomosta je došla pomoč, ali še-le ob 5. uri zjutraj. Zakaj tako kasno, je jako čudno, da, skoro nerazumljivo, ker se mora vendar domnevati, da je brzojav o nesreči dospel tje kaj dosti preje.

Omenjeno bodi tudi še, da je *osebje pri ponesrečenem vlak* bilo še 24 ur v službi. Pri tem se je le čuditi, da nesreča ni imela še groznejših posledic.

Prostor, kjer se je nesreča dogodila, je nudil gledalcu strašen prizor. Različno blago je ležalo mej razvalinami; zaboji, sodovi, cele bale blaga, posamezni deli razdejanih vagonov, vse je bilo na kupu in med njimi so ječale krvave, človeške žrtve samopašne požrešnosti akcijonarjev južne železnice.

DOPISI.

Trst, (južni kolodvor). Prav pred kratkem še-le smo poročali o našem gospodu inšpektorju *Grundnerju* ter smo povedali, da po vsi sili hoče imeti pasivno rezistenco.

Danes smo pa zopet siljeni, da povemo javnosti drugih zanimivih in za tega moža jako značilnih novic. Gospod *Grundner* menda hoče posnemati ogerskega proslulega trgovinskega ministra *Franceta Kossutha*. V svojih odredbah in odlokih sta si podobna kot jajce jajcu.

Čujmo in ocenimo nekoliko njegovo zadnjo okrožnico od 18. decembra t. l. Ista glasi doslovno tako-le:

Tekom pretečenega meseca je bilo beležiti nenavadno veliko število nerednostij v izvrševanju železniške službe in to jedino vsled zanemarjanja svojih dolžnostij od strani uslužbencev. Le-tem vsem se je vsled tega morala naložiti primerna globa.

Mej temi nerednostmi je omeniti posebno sledeče slučaje:

Izostanek iz službe: 5 slučajev.
Neupravičene vlakovne zamude vsled prekoračenja vožnega časa ali pa po vožnem redu predpisanih postankov: 5 slučajev.

Nepredvidno premikanje in vsled tega povzročeno poskodovanje voznega materiala: 2 slučaja.

Površno in pomanjkljivo preiskovanje lokomotiv: 2 slučaja.

Juda veliko slučajev pa imamo takih, ko vozniki nadgledniki niso storili svoje službene dolžnosti. Teh slučajev šteje 14, vsled katerih se je vsem krivcem naložila primerena denarna kazen.

Ti dogodki nam dajejo povoda, opozoriti v prvi vrsti nadziralne organe, da podučijo podrejene jim osebe in ga intenzivneje nadzorujejo; v drugi vrsti pa pozivljemo osebe, posebno vozovne nadzornike, da svojo službo opravljajo radi svojih lastnih interesov z večjo natančnostjo in vestnostjo, in se nerednosti ne ponavljajo več v takem številu, kakor so se dogajale do sedaj.

Ce bi opomini in opetovanje kazni ostale brezuspešne, tedaj bi bili tudi prisiljeni dotičnikom odvzeti njih službena mesta.

Referent elakovno-pospeševalne službe
GRUNDNER, I. r.

To je prav pravcati mažarski Kossuth! In menite, da strojevni ravnatelj o tem kaj ve?!

Mi o onih petih slučajih, da uslužbenci jednostavno niso prišli v službo, ne vemo prav ničesar. Če se je to tudi res zgodilo, kaj takega tudi nečemo zagovarjati in morda one nemarneže braniti. Pomeniti se pa moramo z gosp. Grundnerjem glede vlakovnih zamud. Ljubeznjivi gospod Grundner! Kaj menite morebiti one zamude vlaka 36. Glede zamud tega vlaka zadene krivda prav Vas samega, gospod inšpektor! Vsi strojevodje, ki pri tem vlaku pridejo v poštev, so izjavili, da z lokomotivo serija 19 nikakor ne morejo redno voziti. Mogoče pa mislite na zamude z vlakom štev. 42? Bodi Vam povedano še enkrat, da s tem vlakom ne more noben strojevodja voziti po predpisanem voznem redu. Gotovo imate v mislih tudi slučaj zamude pri zbiralnem vlaku! Glede te zamude naj omenimo, da bi gotovo izostala, če bi se lokomotive temeljito popravile. No, kar se pa tiče poskodbi pri premikanju, pa moremo reči, da bi se pri takem izvrševanju službe, kakor ga predpisujejo inštrukcije, gotovo ne dogajale.

Kar se tiče pomanjkljivega preiskovanja lokomotiv, bi pa Vam, gosp. inšpektor, v prvi vrsti svetovali, da se prepričate, če imajo uslužbenci sploh za to potrebno orodje in material. Saj uslužbenec nima nobenega potrebnega orodja, ki je za preiskovanje potrebno. Pa tudi družega materiala nimajo nikakega, kakor n. pr. za čiščenje mehanizma i t. d.

Kar se tiče vozovnih nadzornikov, moramo gospodu Grundnerju povedati, da bi se bolj debelo gledal, nego gleda sedaj, če bi vozniki nadzorniki bili prisiljeni opravljati svojo službo prav po predpisih. Tedaj bi se le videli, gospod inšpektor, da v tem kratkem času, ki jim je na razpolago, nikakor ne morejo obaviti svoje službe tako, kakor si vi morebiti želite!

Da take stvari povzročujejo pri nas slične okrožnice, je naravnost neverjetno. Podučevati in intenzivneje nadzirati osebe bi se reklo toliko kakor denuncirati ga. Denuncijantstvo je pa že tako preveč razvito in prav nikake potrebe ni, se ščuvati. Tudi nadzorstvo je popolnoma zadostno. To vendar ne bode nikdo mislil, da uslužbenci nagajajo morebiti železnici in eventualno nalašč povzročujejo ne rednosti.

Sedaj pa k zadnji točki te okrožnice, v kateri gospod inšpektor žuga s premeščanjem na druga mesta. Gospod inšpektor! Kam pa vendar hočete premestiti strojevodje? Kaj naj gredo premog nalagati ali pa morebiti kanale snaziti? Svetujemo Vam, gospod Grundner, da čimprej začnete s temi premestitvami; čimprej začnete tim preje boste tudi prenehali, ker vsakdo se bode gotovo potrudil, da svojo službo opravi po obstoječih inštrukcijah. Tako se gotovo umaknejo vsaki kazni radi nerednosti.

Premislite tedaj malo, gospod inšpektor, jeli ima Vaša okrožnica kak smisel. Ravnajte se rajše prama temu, kar smo Vam tu gori povedali in bodite prepričani, da bode vse v redu.

Jesenice. — Že parkrat smo opisali našega predstojnika progovzdrževalne sekcije, gospoda Syha, in železničarji ga tudi poznajo vsi, ko slab denar. Odlikuje se namreč po nekaj izvanrednih lastnostih in čednostih, radi katerih slovi po vsem delu njemu podrejene proge. Uslužbenec brez sarže pri njem se ni človek. Komandira pa takó, kakor bi bil vse gamogočen in daja take naloge, ki bi jih tudi uslužbenci mogli le izvršiti, če bi bili vsegamogočni.

Značilni je na primer njegova okrožnica štev. 942 ex 1908, v kateri se zrcali vsa njegova železniška modrost in navdušenost, za svoj posel. Ta okrožnica slove tako le:

Vsem postajnim mojstrom c. k. sekcije za vzdrževanje proge na Jesenicah.

C. k. državno-železniško ravateljstvo je pred kratkim izdalo strog nalog, da imajo prožni mojstri, prožni delovodje (Bahnrichter) in čuvaji v službi nositi vedno službeno obleko in se sploh opremiti za službo tako, kakor zahtevajo predpisi in pa dostojnost. Vsi

namestovalni kakor tudi nastavljeni čuvaji imajo nositi službene kape in pa trak na rokavih. Večkrat se je ta dolžnost že povdarjala, a kljub temu se na žalost mora konstatirati toliko nemarnosti v tem pogledu. Dne 16. t. m. pri vlaku štev. 14. namestovalni čuvaj *Mrak* na svojem službenem mestu štev. 43 ni imel službene kape; čuvaj *Poljšak* na štev. 39 je imel svojo zastarelo službeno kapo tako zategnjeno na jedno uho, da bi bil vsak človek mislil, da je pijan; pomožni čuvaj *Mavrič* na štev. 35 je mesto službene bluze imel star jopič mestnega gigrla, i t. d.

C. k. sekcija za vzdrževanje proge je radi prav ključovalne neobgljivosti tozadevnih nalogov prisiljena, da takim neobgljivcem zapreji z denarno globo.

Nadalje se nalaga, da čuvaji proge Jesenice. — Podbrdo pri pregledovanju proge pogledajo tudi nekoliko postranske tire na postajah, kar jim je tim lažje storiti, ker so po vseh postajah navadno le po trije tiri in ker vsak čuvaj gre pri tem opravi dvakrat po postaji.

Jesenice, 17. julija 1908.

Predstojnik progovzdrževalne sekcije: *Syha*.

Gospod *Syha* seveda pri tej svoji okrožnici ni mislil na to, je-li so ti čuvaji tudi prejeli od železniške uprave dostojno obleko in službeno opravo. Čuvaji gotovo nimajo toliko preveč zaslužka, da bi si svoje ponošene službene kape mogli zamenjati kar na svoj račun z novimi in si dali napravljati na svoje stroške novo službeno obleko. Če gosp. *Syha* hoče, da bodo ubogi čuvaji tudi paradirali, naj jim poskrbi za to potrebno obleko od železnice. Da primerja čuvaja, kateremu stara ponošena službena kapa ulaja za uho, pijancu, in onega, ki ima mesto službenega jopiča svojega lastnega, mestnemu gigrlu, gospodu *Syha* nikakor ne pristaja. To označuje prav dobro vse njegovo mišljenje in osvetljuje tudi njegov nizki duševni nivo. Saj je znano tudi, da z uslužbenci postopa tako kakor se ne postopa niti s psi. Zaničevanje in zmerjanje so pri njem vsakdanja sredstva, s katerim odslavlja železničarje. Če pa to ne zadostuje pa začne tudi groziti, da dotičnika vrže ven. In da bi ga videli, kako se usaja! Omenimo naj par slučajev, ki nam bodo dokazali kako nizkoten je ta gospod:

Uslužbenec, ki so vložili prošnje za podelitev prostih voznih listkov in so po šestih tednih ali tudi po treh mesecih prišli k njem ponje, izobraženi gospod ni vedel družega reči nego: »Vse Vas pomečem ven!« O drugi priliki je kričal na nekega uslužbenca: »Vsak kdor mi pride med 26. in 4. dnem jednega in drugega meseca, ga vržem ven!«. Ko je pa dotičnik vsled tega prišel že 12., ga je gosp. *Syha*, nahlulil z istimi besedami.

Toda ne samo proti svojemu podrejenemu osebu se ta gospod tako vede. Tudi takih uslužbencev ne pusti v miru, katerim on nima, prav ničesar ukazovati. Tako je kričal na primer nad nekim placmojstrom: *Molčite, če ne Vas vržem ven!* Nekega vozovnega nadglednika jo pred javnostjo tituliral z besedo »kerl« in nazadnje je nadglednik dobil še globo 5 kron. Neki ogibni čuvaj se je pogovarjal izven svoje službe v civilni obleki s svojimi tovariši na peronu in je vsled zamišljenosti v pogovor zastavil prostor, tako da gosp. *Syha* ni mogel nemotljeno promenirati. In mogoče se je spril na ubogege čuvaja, kakor kaprol na rekruta. Komandiral mu je: »Habt Acht!« in ga oševal tam na peronu, tako, kakor zna le gosp. *Syha*. Ljudje so se spogledovali in povpraševali, kdo so ta »prijazen« gospod. Zeno nekega uslužbenca je ustavil, ker ga slučajno iz obzirnosti ni pozdravila; tudi ona je morala čuti par grenkih. In tako naprej! Imamo na razpolago še dosti takih lepih dogodbic, pa smo mnenja, da za enkrat že zadostujejo te omenjene, da javnost dobi o tem možu ono mnenje, ki ga zasluži.

Omenimo naj tudi še to, da je gosp. *Syha* tudi nadziralatelj personalnega posloja na Jesenicah. Radi bi vedeli za kaj ga železnica za ta njegov titulus še posebej plača. Kot nadziralatelj bi moral vendar gledati, da je red v hiši. Če se pride kedo k njemu pritožiti glede stanovanja, ga kar lepo odslovi in se ne zmeni za njegove prošnje ali pritožbe.

Zato pa skrbi tembolj sam zase. Ogradil si je prav okusno svoj vrtič, da ne morejo uhajati tje kaj kokoši; seveda plača to železnica. Vodo si je pustil napeljati notri v kuhinjo. Ko so ga nekateri uslužbenci prosili, naj tudi za njih preskrbi, da se popravi plot, jim je gospod *Syha* odgovoril: »Kupite si za 1 kro- no lesa in popravite sami.

Ako to ne bode pomagalo, kar smo povedali danes, povemo še kaj več. Nadejamo se pa, da c. k. državno-železniško ravateljstvo vendar kaj ukrene, da so te nedostatnosti čimprej odpravijo.

Gornje Ležee. »Jaz sem samostojen gospod in ne pripadam nobeni stranki«, pravi gospod železniški čuvaj *Franc Voljč*. Kakor njegovi tovariši, je prejel namreč tudi on vprašalno polo (Fragebogen), da popiše svojo službo in da natančne podatke o vsem svojem službenem poslovanju. Toda njemu se take stvari zdé prenizke oziroma premalenkoste, da bi se on, samostojen gospod, zanje pobrigal. On take pa-

pirje zmeče kar v peč, češ, kaj se bom brigal za te stvari, jaz sem železniški čuvaj in kdo mi kaj more. Tako se ponaša uslužbenec, katorega je železniška organizacija dvignila iz suženjskega stanja in je izposlovala vsaj toliko, da je železniška uprava nanj vsaj pogledala, dočim je bil do zadnjega časa od nje smatran za slepo orodje, ki pozabljeno od vsega sveta tam kje v puščobi koplje zlato rudo za svojega delodajalca kapitalista. In tak človek se ne zaveda svojega siromaštva, ne čuti, da je izžeman do krvi, nasprotno, v svoji prevzetnosti, mogoče tudi v svoji kolosalni nevednosti, se berač hoče povzdigniti s svojo lastno domišljavo močjo do gospoda, in zadnji najpozabljeneji hlapec svojega gospodarja se hoče enačiti z njim, požiraje sline pri pogledu na njegove zlata polne vreče.

In da se domišljavost v njegovem ozkem delokrogu vsaj nekoliko uresničuje, se hoče uboga zemeljska reva pokazati gospodu napram svojim »podrejenim«. Reveži so substituti pri gospodu čuvaju Voljču. Celo noč mora sedeti tam v kukerlu na malem trdem stolcu. Mraz mu pretresa ude in gospod čuvaj mu ne privoščil ne za sveženj drv gorkote in ne toliko klopč, da bi mogel položiti svoj otrpneli život. Seveda, v inštrukcijah kaj takega ni predpisano, že radi tega ne, ker to zahteva človekoljubnost. Gospodje kapitalisti, kakor tudi ne oni, ki se hočejo tem enačiti četudi ob požiranju sline, pa človekoljubnosti ne poznajo. Gospod prožni čuvaj Voljč je pač že pozabil na čase, ko je tudi on potreboval o zimskem času usmiljenja od svojega tovariša, ki ga je moral v mrzlih nočeh substituirati.

Srečen tisti revež in trpin ki se domišlja, da je gospod in odklanja vsako pomoč, mu pomore!?

Borovnica. Strojerno osebje v Borovnici je prisiljeno napraviti zadnji poskus, da se oprosti mirni poti neznanega izmožganja od strani železniške družbe in kliče še pomoči od c. k. generalnega nadzornika! Obratni inšpektorat v Trstu je za strojevno osebje postavil take turnuse, katerih uslužbenci absolutno ne morejo premagati. Vse pritožbe in prošnje, ki so jih uslužbenci predložili, so ostale popolnoma brezuspešne. Niti obratni inšpektorat niti strojevno ravateljstvo se ni zanje zmenilo. Razven krutih, nečloveških turnusov, ki ne poznajo nikakih predpisov glede službenega časa, imajo uslužbenci trpeti še s tem, da jih predstojniki silijo k službi izven turnusa. Gorje uslužbencu, ki je toliko korajžen, da si upa upreti takim nečloveškim ukazom. Potem pa še velikanske zamude vlakov: nalaga se brez vsake mere, brez ozira na kajisibodi predpise. Kamor pogledaš, povsod zapaziš nesramno izkoriščanje strojevnega osebja. In, kakor rečeno, gorje »nezadovoljnim«, ki se pritožijo na pristojno mesto: kaznovan je za ta svoj »nepremišljeni« korak. In kaj tedaj še preostane uslužbencem? Apelirati hoče se na c. k. generalno nadzorništvo in le-to pozvati, da stori svojo dolžnost in ukrene potrebno, da se te neznosne razmere nemudoma in temeljito odpravijo, dokler ni še prepozno. Naj se nikar ne čaka, da se dogodi kaka takih nesreč, o kakoršnih zalibog moramo čuti dan za dnevom. Nadejati se je, da generalno nadzorništvo stori potrebne korake.

Razne stvari.

Deželnozborske volitve na Kranjskem so izpale tako, kakor je bilo pričakovati. Po vsej deželi so črne sukne zatemnile zapeljanemu ljudstvu obzorje, da ne vidi več niti za prst daleč od nosa. Liberalcem so njihovi pobratimi, klerikalc, prepustili milostno še par mandatov, ki so se z veliko muko še splazili skozi luknjice v ključavnici, v deželno zbornico. Seveda ti naprednjaki popolnoma propale kranjske nazadnjaške liberalne stranke, bodo morali kot ponižni otročiči ubogati svoje radodarne dobrotnike, ter se zadovoljiti s tem, da bodo smeli prav tiho dihati na svojih sedežih. Volilna reforma je bila že tako umetno skrpena od združene kranjske internacionalne liberalno-klerikalne meščanske klike, da je bilo izključeno misliti na kako zastopstvo delavstva v kranjskem deželnem zboru. Če je prišlo v Ljubljani do ožje volitve mej delavskim in liberalnim kandidatom se absolutno ni upravičen noben optimizem, ker je ta rezultat pripisati izključno le okolnosti, da so se volitve vršile na razvalinah liberalne stranke, ki ima le v Ljubljani še od vseh strani podprto lešeno kolibo in tam pričakuje zadnjega za njih usodepolnega naskoka, ne morebiti od strani svojih pobožnih »pobratimov«, nego od razvijajočega se ljubljanskega proletarijata.

Kako težko se brani tudi že ta lesena koliba proti naravnemu razvoju socializma, so pokazale ožje volitve, pri katerih so nje gospodari le z velikim trudom zbrali še 460 mož, ki so preprečili polom njih bornega zavetišča.

Ljubljanski proletarijat in osebno ljubljanski razredno zavedni železničarji morejo biti ponosni na krasen uspeh ki so ga dosegli v tem volilnem boju. V vseh treh proletarskih volilnih okrajih so se dosegli uspehi, ki pričajo o hitrem približevanju nepremagljivega sovražnika, socializma, ljubljanskemu mestu, ki hoče odstraniti tamošnje gnijale politične razmere in uvesti novo življenje, ki bode v prid ljubljanskemu ljudstvu, a ne posameznim črnim strašilom in njihovim podrepanikom.

V vodmatskem in v obeh kolodvorskih volilnih okrajih, kjer prebivajo železničarji, se je pokazalo, da so oni storili vsi svojo dolžnost. V drugem kolodvorskem okraju dobil je socialno-demokratski kandidat sohr. Etbin Kristan večino, v ostalih dveh omenjenih volilnih okrajih, kakor tudi v št. jakobskem okraju pa je do večine prav malo manjkalo. Ljubljanskim železničarjem, kakor tudi vsemu drugemu delavstvu, je le častitati na takemu uspehu. Saj se je od lanjskih državnozbornih volitev število proletarskih glasov vendar podvojilo! In ta mogočen strankin napredek naj bode za iznenadjene optimiste, bodise železničarje ali druge proletarce, brezpoimben! Pri takem napredku in razvoju svete proletarske ideje naj železničarji obupajo in vržejo puško v koruzo! Razsoden sodrug gotovo preje premisli, in če izid volitev natančneje prouči, se tudi prepriča, da je pri teh deželnozbornih volitvah socialna demokratska stranka izvajala tako moralno zmago, na katero morejo biti ponosni vsi ljubljanski proletarci, posebno pa še železničarji ki so zares z vso navdušenostjo in v polnem številu pohiteli na volišče in tam pokazali gnjilima meščanskima strankama, koliko je njih, pred katerimi se imajo bati. Za njihov odločen polnoštevilen nastop, bodisi v glavni kakor tudi v ožji volitvi jim železničarsko tajništvo v Trstu izreka kot svojim članom posebno priznanje in iskreno zahvalo.

Naš socialnodemokratski državnozborni poslanec Pernstorfer, zbornični podpredsednik. Zahtevi po enem podpredsedniških mest v državni zbornici so se kratkovidne meščanske stranke pred par leti še posmehovale. Da stvar ni bila tako smešna, se je pokazalo letos, ko je socialni demokrat sodrug Pernstorfer v državni zbornici zasedel res jednega podpredsedniških stolcev. Preje sta bila samo dva podpredsednika, toda, delo se je v zbornici tako nagromadilo, da je bilo treba število članov v predsedništvu pomnožiti za tri podpredsednike. Z druge strani imajo pa vse večje stranke tudi pravico zahtevati, da so zastopane v predsedništvu. In pomniti je, da je socialnodemokratska stranka v državnem zboru druga največja stranka. No in pri volitvah štirih podpredsednikov se je vendar pripoznalo, socialnodemokratsko stranko za enakopravno z drugimi parlamentarnimi strankami.

Oddanih je bilo 391 glasov. Izvoljeni so bili Pernstorfer s 336 glasovi, Pogacnik, slovenski klerikalec z 282 glasovi, Dr. Steinwender, pristaš nemške ljudske stranke s 357 glasovi in češki agrar Zazvorka s 363 glasovi.

Sodrug Pernstorfer se je zahvalil za izvolitev ter omnil, da so socialni demokratje že pred poldrugim letom zahtevali v zbornici podpredsednika iz svojih vrst, ne samo radi tega, ker so oni druga največja stranka v parlamentu in tudi ne zato, ker je socialnodemokratska stranka v parlamentu jedina opozicijska stranka, nego v prvi vrsti radi tega, ker socialni demokratje hočejo tudi sodelovati pri zborničnih notranjih poslih.

Povedal je, da današnji parlament na podlagi splošne in jednake volilne pravice ni postal tak brez njihovega sodelovanja in truda. Socialni demokratje smatrajo parlament, dasi ne za jedino, ali vendar za jako važno bojišče, na katerem se odločujejo interesi vsega avstrijskega delarnega ljudstva in proletarijata posebej. Socialni demokratje so stali in stoje na stališču, da je enakopravnost strank v parlamentu treba spoštovati in da se ne pusti nikdo voditi od slepega strankarskega sovraštva nego vodi lojalni boj s svojim političnim nasprotnikom. Svoj govor je sklenil z lepimi besedami: «Gospoda moja»; je rekel. «Če mi bode dana prilika, in bodem poklican voditi zbornične posle, tedaj hočem postopati popolnoma objektivno, nepristransko in pravilno!»

Amnestija za disciplinirane državno-železniške uslužbence. O priliki jubileja šestdesetletnega cesarjevega jubileja je železniško ministerstvo izdalo na vsa ravnateljstva sledeči odlok:

V proslavo šestdesetlega vladnega jubileja Njega Veličanstva Cesarja, odrejujem,

da se vsem uslužbencem državno-železniške uprave, ki se bili pred tem dnevom obsojeni na kako disciplinarno kazen, in je razsodba postala že pravomočna — izvzete so kazni z odpuščenjem — te kazni spregledajo, se izbrišejo v službenih in stanovskih izkazih in se ne vpoštevajo več nikake pravne posledice, ki jih imajo take kazni za uslužbenca.

Nadalje določam tudi, da se radi pregreškov, radi katerih se ima še-le uvesti disciplinarno postopanje, ali pa se je isto že uvedlo in ni še dokončano, vsako nadaljnje razpravljanje ustavi. Izvzeti so tudi tukaj pregreški, ki se kaznujejo z odpuščenjem (§ 95 točka 3 službenega reda).

Uvedeno disciplinarno postopanje pa se ima ustaviti tudi radi pogreškov, ki se kaznujejo po predpisih službenega reda z odpuščenjem, ako je o stvari razsodila disciplinarna komisija na manjšo oziroma milejšo kazen nego je kazen odpuščenja, ter je ta razsodba potrjena od ravnatelja in se ni postala pravomočna.

Forster.

Ogrski trgovinski minister Kosuth, ki je obenem tudi železniški minister, pa njegov tajnik Sztereny sta s svojimi brutalnimi nastopi in s svojimi absolutističnimi odredbami provzročila med ogerskimi železničarji pravo anarhijo. Kosuth se ni zadovoljil samo stem, da je suspendiral železničarsko organizacijo, on nadaljnje pot svoje krutovlade proti železničarjem. Izdal je naredbu, v kateri ogerskim in hrvaškim železničarjem prepoveduje naračanje njihovih strokovnih glasil «Magyar Vasutas» in «Hrvatski železničar» ter jim prepoveduje tudi sploh čitanje in naračanje političnih listov. Karakteristično pa je, da gospod minister te odredbe ni publiciral, nego se je ista vročila vsakemu železniškemu uslužbencu posebej. Razume se, da je stem hotel vsaj deloma pokriti sramoto tega svojega podlega čina. Misli si pač, čemu treba železničarju, ki ima volilno pravico, čitati še različna politična glasila saj mora voliti tako, kakor hočem jaz in mu vsled tega nij treba nikakega političnega prepričanja.

Že nova infamna službena pragmatika je železničarje razburila do skrajnosti. Vsled tega novega nasilstva pa je v njih naravnost vskipelo in njih nevolja je povzročila anarhijo, ki danes črta na vseh ogerskih železnicah, posebno pa na državnih progah. To kar se danes dogaja na Ogorskem v železniškem prometu, se ne more imenovati več pasivni odpor, t. j. opravljanje službe po službenih predpisih, nego ravno nasprotno. Vsa služba je v popolnem neredu, promet otrvan na vseh straneh in železniške nesreče so na dnevnem redu že nekaj mesecev sem. Svojih človeških pravic oropani železničarji, zmučeni od podlega denunciranja, zgubili so vsako veselje za redno delo. Postali so neobčutljivi za svoje službene dolžnosti tako, da se danes na Ogorskem ves železniški promet vrši pod vplivom zopernosti uslužbencev namram vsem železniškim upravam.

In železniškemu ministru Kosuthu je tudi to dobro došlo, da je proti železniškim uslužbencem izdal zopet ukaz, s katerim hoče z brutalno silo udušiti upornost železničarjev. Izdal je naredbu, v kateri preti železničarjem, radi njihove «službene brezbriznosti, ki postavlja v nevarnost celi železniški promet», s disciplinarnimi in kazenski mi preiskavami ter z odpuščenjem. V tej naredbi, v kateri se gospod Kosuth pritožuje o žalostnem stanju ogerskih železnic vsled nemarnosti železniških uslužbencev, se sklicuje tudi na dobrohotnost ogerske vlade in zakonodajstva, ki je vendar storila železničarjem toliko «uslug» s tem, da so se jim vredile plače in sploh njihovi pravni odnošaji namram železniškim upravam. Pravi, da bi bilo z ozirom na te «dobrote» pričakovati od železniških uslužbencev pač več ljubezni za njihovo službo.

Gospod minister misli pri tem seveda na ono infamno službeno pragmatiko, vsled katere, so ogerski železničarji postali pravi sužnji tamkajšnih kapitalistov in trinoških državnikov in na smešno malenkostno zvišanje železničarskih plač, posebno po nižjih kategorijah.

Prepričani smo, da so taki in slični brutalni čini ogerskih magnatov le zadnji poskusi, da vzdržijo svoj nasilni vladni sistem še par uric pri življenju. Gotovo se ne bode treba Kosuthu in njegovemu podrepaniku Szterenyju dolgo časa več truditi z iznajdbami novih turturnih instrumentov za trpinčenje ogerskega železničarskega proletarijata. Bilza se urica, ko bode tudi oni spoznali, da se promet na ogerskih železnicah pod pritiskom obstoječe službene pragmatike nikakor ne more vršiti.

Zboljšani avanzma uradnikov in uslužbencev c. k. državnih železnic. Železniško ministerstvo je izdalo dne 5. decembra 1908 odlok štev. 63.322 glede zboljšanja avanzma onih nastavljenih uradnikov IX. in VIII. činovnega razreda, ki so dobivali začetno plačo 500 fl. a. v. in glede nastavljenih uslužbencev z začetno plačo 600 in 700 kron. Ta odlok je sledeči:

Onim uradnikom c. k. avstrijskih državnih železnic IX. in VIII. činovnega razreda, ki so bili svojočasno nastavljeni s začetno plačo 500 fl. = 1000 kron, se o priliki prvega slednjega pomaknjenja normalna avanzijska doba skrajša za pol leta, ako ti uradniki sploh morejo biti še deležni takega pomaknjenja in vsled uvedanja dvoletne čakalne dobe v plačilnem razredu 2200 kron v smislu odloka od 10. novembra 1908 štev. 61.920, ki je bil objavljen v uradnem listu c. k. železniškega ministerstva, LV. odstavek ex 1908, že itak niso dosegli hitrejšega avanzma.

Ta določba velja tudi za uradnike bivše c. k. priv. Cesar-Ferdinandove Severne železnice, ki so bili nastavljeni s začetno plačo 600 fl. = 1200 kron in so sedaj uvrščeni v status c. k. avstrijskih državno-železniških uradnikov.

Nadalje se oni uslužbenci, ki so bili nastavljeni s začetno plačo 300 fl. = 600 kron ali 350 fl. = 700 kron in se jim normalna avanzijska doba na podlagi izvanrednega popisa mej tem časom ni skrajšala najmanj za jedno leto in tudi niso bili imenovani poduradnikom, pomaknejo v naslednji razred *jedno leto*, oni pa, ki so v začetnem plačilnem razredu s 800 kronami bili le pol leta ali se jim je avanzijska doba na podlagi izvanrednega popisa skrajšala le za pol leta, *pol leta* pred pretekom normalne čakalne dobe.

Forster.

Volitve v provizijski fond c. k. državnih železnic. Izid teh volitev smo na splošno že objavili. Na podlagi istih je železniško ministerstvo izdalo na vse podrejene urade sledeči odlok:

Volitve odbornikov in njih namestnikov v provizijski fond za uslužbence in pomožne uslužbence c. k. avstrijskih državnih železnic, ki so bile razpisane z odlokom od 31. avgusta 1908, štev. 47.283 so dovršene s sledečim rezultatom.

Izvoljeni so bili:

A. Odborniki:

Konstantin Kneidinger, plačmeister, Dunaj II, z 49.805 glasovi.
Karl Strasser, sprevednik, Dunaj I, z 49.645 glasovi.
Leopold Löwy, svetilniški mojster, Dunaj II, z 49.651 glasovi.
Karl Hofbauer, delovodja prožnih delavcev, Dunaj III, z 49.645 glasovi.
Teodor Neu, ključavničar delavnica, Dunaj I, z 49.625 glasovi.
Ivan Jilke, strojevodjevi namestniki, kurilniška ekspozitura Heiligenstadt, z 49.619 glasovi.
Rudolf Lamprecht, strojevodja, Hütteldorf z 49.619 glasovi.
France Grammel, mizar, delavnica za vozove, Floridsdorf, z 49.604 glasovi.
Josip Schnobrich, sluga pri bločnem signalu, Penzing, z 49.597 glasovi.
Eberhard Heider, ključavničar, strojevena delavnica Floridsdorf z 48.594 glasovi.

B. Namestniki:

Josip Gollerstepper, lampist, Dunaj. Glavni užitniški urad, z 49.745 glasovi.
Ivan Fogt, ključavničar, delavnica Dunaj I, z 49.603 glasovi.
France Flögel, sprevednik, Dunaj II, z 49.602 glasovi.
France Hartenthaler, strojevodja Hütteldorf, z 49.594 glasovi.
Klemen Zwazek, sprevednik, Dunaj. Glavni užitniški urad, z 49.592 glasovi.
Ferdinand Schneider, zidar, sekcija za vzdrževanje proge Dunaj III, z 49.555 glasovi.
Albert Oppeker, prožni delovodja, sekcija za vzdrževanje proge Dunaj I, z 49.553 glasovi.
Emerih Wratil, ključavničar, delavnica signalov, Dunaj, z 49.552 glasovi.
Karl Sassini, ključavničar, sekcija za vzdrževanje proge Floridsdorf, z 49.552 glasovi.
Ferdinand Baumkirchner, strojevni kurjač, kurilnica Dunaj I, z 49.549 glasovi.

Vsled določb statuten tega preskrbljevalnega zavoda se triletna funkcijska doba *novozvoljenega odbora pričinja s 1. novembrom 1908 in konča z 31. oktobrom 1910.*

Predsednikom odbora provizijskega fonda se za to funkcijsko dobo imenuje ministerijski svetnik v železniškem ministerstvu Dr. Robert Grienerberger in njegovim namestnikom v tem odboru c. k. vladni svetnik, namestovalni ravnatelj državnih železnic Dr. Rudolf Schmitz.

Forster.

Na Saksonskem v Nemčiji združevanje in solidarnost železničarjev nekaterim faktorjem tudi ni prav po volji. Pred kratkem je umrl neki ogibni čuvaj, ki je bil član železničarske socialnodemokratske organizacije in sodrugi v Dresdenu so se vdeležili oficijelno njegovega pogreba ter mu izkazali dostojno zadnjo čast kot zvestemu sodrugu. Generalnega ravnatelja je ta nastop tako zbodel, da je izdal novo okrožnico, v kateri žuga vsem onim uradnikom in delavcem, ki so člani «Zveze nemških železničarjev», ali stremljenje te zveze bodisi direktno ali indirektno na kterisibodi način podpirajo, z odpuščenjem iz službe. Ta generalni ravnatelj saksonskih državnih železnic je storil že dosti enakih atentatov na koalicijsko pravdo nemških železničarjev, kateri se pa za njegov terorizem malo zmenijo.

O železniški nesreči v Zagorju, pri kateri sta se dva vagona prevrnila v Savo, poročamo natančneje v prihodnji številki.

Izpred razsodišča

**poklicne zavarovalnice avstrijskih železnic
proti nezgodam.**

Strojevodja Ivan Sperlich iz Dunaja je dne 8. aprila 1902, idoč na tender, zadel z glavo tako nesrečno ob železni dimni odvodnik, da se je znatno poškodoval na desni strani čela, nad desnimi očesom in pa na nosu. Dne 23. februarja 1903 vozil je na postajo Lunberk—Maisan po napačnem tiru. Sperlich je to pravočasno zapazil, ustavil je vlak in tako preprečil strašansko nesrečo za se, kakor tudi za potnike, ki bi se bila brezdvomno pripetila. Razumljivo je, da se je moral hudo ustrašiti tega dogodka. Še dolgo časa potem, ko je vlak že stal, se je ves tresel na životu. Opravljal je svojo službo naprej, dasi prav težko do 1. maja 1907. Večkrat je moral izostajati iz službe radi bolehnosti, vendar pa svojim predstojnikom ni hotel nikdar povedati, da je vzrok njevega bolehnega stanja nesreča iz leta 1902 oziroma velikansko razburjenje iz leta 1903. Vselej je naznačil kak drug vzrok svoje bolezn. Seveda je bil nazadnje od vozne službe odpuščen in tudi penzioniran.

Zavarovalnica je njegove zahteve za odškodnino odbila in zaupna zdravnik nista vedela drugega povedati, nego da je Sperlich alkoholist in da se ima nezgoda oziroma onemoglo fizično stanje ponesrečenčevu pripisovati alkoholizmu.

Sperlich je po odv. Dru. Friedu na Dunaju vložil proti zavarovalnici tožbo na razsodišče. Na razpravi je bilo po zdravniku, ki je Sperlicha zdravil in po pričah dokazano, da je ponesrečeni večkrat tožil, da se straši in pripovedoval, da ima sempatje jako mučne napade nerboze. Te napade so pričali tudi potrdile.

Zvedenec Dr. Hövel in prof. Dr. Königstein sta izjavila, da ponesrečenčeva bolezen izvira deloma iz nezgod iz leta 1902 in 1903. Karakteristično pa je, da sta ta dva zdravnik naravnost izključila, da bi Sperlich-ovi bolezn bil vzrok alkoholizem.

«Eksemplaričnega simulanta» je imenoval zaupni zdravnik strojvodja Franca Pišlarja iz Ljubljane. Le-ta je dne 20. septembra 1907 ponesrečil na postaji v Kočevju; na lokomotivnem mostiču mu je zdrknulo in je padel z lokomotive doli. Zdravilstveno rento je dobival do 3. decembra 1907; od tega dne naprej se mu je tudi odklonila vsaka druga odškodnina. Vse to seveda vsled zvedeniškega mnenja zavarovalničnih zdravnikov, to je gospoda Dr. Illnerja, ki je ponesrečenca zdravil in pa sanitetnega šefa Dr. Mandiča v Trstu. Oba ta dva gospoda sta rekla, da na Pišlarju ni konstatirati nikakega sledu nezgode. Zahtevala sta tudi, da mora iti takoj v službo, čemur nasproti je seveda Pišlar izjavil, da mu ni mogoče. Zaupni zavarovalnični zdravnik Dr. Fran Högler iz Ljubljane, pa je Pišlarju kar v obraz rekel, da je prav tipičen simulant in vsled tega špekulant na škodo zavarovalnice. Sodni izvedenec Dr. Julij Schuster iz Ljubljane je pa vendar potrdil, da je Pišlar nevrasteničen, toda je dodal, da te bolezn ni pripisovati njegovi malenkostni nezgodi, ampak, da to njegovo boleho stanje izvira sploh iz njegove strojevodne službe. Dr. Schusterjova izjava je Pišlarju vendar toliko pomagala, da ga niso smatrali več za simulanta in da ga je železniška uprava vsled tega s 1. oktobrom 1908 vpokojila. Zavarovalnica mu pa v kljub temu ni dala nikake rente.

Pišlar je nato vložil po odvelniku Dr. Gustavu Friedu na Dunaju tožbo proti zavarovalnici. Dunajska zvedenec Dr. Chwostek in docent Dr. Erben sta v tej pravdi konstatirala, da je na ponesrečenca Pišlarju najti posledice nezgode, akoravno sta izjavila, da vsa njegova bolehnost ni ravno posledica nezgode.

Izgubo na zmožnosti za delo vsled pretrpljenja nozgoe sta zvedenec cenila na 20 odstotkov, vsled česar je razsodišče prisodilo Pišlarju od onega dneva, ko mu je bilo izplačevanje rente ustavljeno, t. j. od 4. decembra 1907, naprej, mesečno rento 74 Kr. 70 vin.

Prikrajsanje rente vsled avanziranja. Delavniški poddelovodja severne železnice Avgust Emrich iz Prerave je dne 24. julija 1899 nekaj ponesrečil in mu je zavarovalnica proti nezgodam pripoznala, ker je svojo službo mogel še naprej opravljati, odškodninsko rento na podlagi njegove letne plače 1300 kron. Leta 1904 se mu je plača za 100 kron povišala in zavarovalnica je bila hitro pripravljena, da mu rento vsled tega 100 kron zniža. Emrich je po Dru. Friedu vložil tožbo proti zavarovalnici in razsodišče je razsodilo, da teh 100 kron zvišanja plače ne daje prav nikakega zadostnega povoda za znižanje dose-danje Emrichove rente. Lanjskega leta 1907 pa je Emrich zopet avanziral za 100 kron in

zavarovalnica je zopet napravila poskus, da mu prikrajša rento za vseh 200 kron zvišane plače.

In zopet je za poškodovanca odvetnik Dr. Fried na Dunaju vložil tožbo proti zavarovalnici in dne 9. oktobra 1908 se je pred razsodiščem vršila razprava. Dr. Fried je tudi v tej razpravi še vzdrževal mnenje, da znesek 200 kron še ni spremenil toliko poškodovančevega gmotnega stanja, da bi se radi tega v smislu zavarovalnega zakona mogla njemu zmanjšati renta. Predlagal je, da se Emrichu prisodi renta v prejšnji višini.

Razsodišče je Dr. Friedovo mnenje sprejelo in je obsodilo zavarovalnico na plačilo zneska 301 kron 80 vin za čas od 1. novembra 1907 do 31. oktobra 1908 ter je Emrichu od 1. novembra 1908 naprej prisodila 438 odstotno mesečno rento v znesku 114 kron 48 vin.

Zavarovalniški zaupni zdravnik Dr. Hans Högler v Ljubljani se je glede ponesrečenega državno-železniškega sprevodnika Ivana Lombergerja iz Beljaka izjavil, da je «simulant». Dne 18. oktobra 1903 se je namreč Lomberger na postaji v Kranju pri nekem trčenju dveh vlakov tako poškodoval na živcih, da ni mogel nobene službe več opravljati. Zavarovalnica mu je pripoznala 90 odstotno rento, a mu je z odlokom od 11. marca 1907 znižala na 36 odstotno mesečno rento 53 kron 06 vin. To znižanje pa je zavarovalnica temeljila na mnenje nekaterih svojih zaupnih zdravnikov. Mej temi je ponesrečenčevu stanje posebno dobro opisal ljubljanski zdravnik Dr. Hans Högler, ki se je glede njega izjavil doslovno s temi besedami: «Poškodovanec je brezdvomno simulant in se mu po preteku jednega leta gotova mora črtati vsaka renta».

Vsled znižanja rente je Lomberger po odvetniku Dru. Gustavu Friedu na Dunaju vložil tožbo proti zavarovalnici še-le 30. marca 1908. Med pravdo so zaupni zdravniki v Beljaku dne 4. julija 1908 preiskali poškodovanca, ter so konstatirali, da se je sicer njegovo stanje precej zboljšalo, a da je še opaziti na njem markantnih posledic nezgode, ki jo je pretrpel. Izgubo na zmožnosti za delo sta vsled tega bolehnega stanja cenila na 75 odstotkov. Na podlagi tega zvedeniškega mnenja je razsodišče po končani razpravi dne 2. oktobra 1908 obsodilo zavarovalnico na plačilo mesečne 67,5 odstotne rente od 1. aprila 1907 naprej, v znesku 99 kron 48 in na naknadno plačilo zapalih rent v znesku 835 kron 56 vin.

Poročila o shodih in zborovanjih.

Dne 6. decembra 1908 ob 6. uri zvečer se je vršil železničarski shod v Zidanemmostu pod predsedništvom sodruga Pečnika z dnevnim redom: „Dane koncesije južne železnice in njih izveršitev“. K dnevnemu redu je govoril sodr. Kopac iz Trsta in pa Miha Čobal iz Zagorja. Predlagana je bila resolucija, s katero se centrala pozivlje, da ukrene potrebne in se nedostatnosti čimprej odpravijo, oziroma da se vprašanje glede realiziranja koncesij, ki jih je južna železnica dala svojim uslužbenecem čimprej reši.

Za prožne delavce — oberbavarje — pa se je izvolila deputacija treh mož, ki pojdejo do ravnateljstva k Pichlerju na Dunaj.

Resolucija, kakor tudi predlog glede deputacije so zborovalci jednoglasno sprejeli in sodr. Pečnik je nato zaključil živahen shod.

Dne 7. decembra je imela v Ptujju svoj shod ptujška krajna skupina. Predsedoval je sodr. Rozman. Poročevalec sodr. Kopac iz Trsta je v dnevnem govoru raztolmačil pomen ravno izvojevanih koncesij na državnih železnicah za južne železničarje. Povdarjal je, da je treba skrbeti za naraščaj v organizaciji, da bode nje moč vplivala toliko na južno-železniško upravo da bode ta slednja tudi realizirala svojo znano okrožnico 385a.

K dnevnemu redu se je oglasilo še več sodrugov, ki so navduševali svoje tovariše za solidarnost in za sveto idejo socializma.

Shod je bil zaključen ob velikem entuziazmu.

Dne 8. decembra se je vršil v Ormožu shod po § 2. zb. zak. na katerem je poročal tajnik železničarske organizacije sodr. Kopac iz Trsta. Poročilo se je vzele s splošnim zadovoljstvom na znanje in navdušeni so zborovalni so sklenili, delovati na to, da spravijo zadnje-ga železničarja v svojo organizacijo.

Dne 9. decembra se je vršil v Pragerskem javen ljudski shod z dnevnim redom: „Socialna politika v Avstriji in delavstvo“. Govoril je sodr. Kopac iz Trsta. Razložil je posebno pomen zavarovanja za starost, preskrbo za slučaj onemoglosti, povdarjal potrebo reformiranja zakona za bolniško blagajno kakor tudi zakona proti nezgodam. Za svoja izvajanja je žel obilo odkritostne pohvale.

K besedi se je oglašilo še več navzočih, mej njimi tudi sodr. Picinin, ki so marsikaj pripomnili k izvajanjem poročevalca.

Dne 10. decembra se je vršil shod v Celju tamošnje krajne skupine. Sodr. Kopac je poročal o zadnjih koncesijah na državnih železnicah in razložil njih pomen za južno-železniške uslužbence. Poročilo se je z navdušenostjo vzele na znanje.

Na shodu so se rešile tudi nekatere domače stvari lokalnega pomena, na kar je predsednik zaključil shod.

Dne 12. decembra ob 9. uri popoldne je bil v Mariboru shod tamošnje krajne skupine II. z dnevnim redom: „Prikrajsanje voznih pristajbin na južni železnici in tozaderni sklepi“. Poročala sta sodr. Klengel iz Maribora in sodr. Kopac iz Trsta. Izvolila se je deputacija, da stavi generalnemu ravnateljstvu tozadervne predloge.

Shod je bil izvanredno dobro obiskan in zadovoljni so odšli zborovalci.

Dne 13. decembra se je vršila v Mariboru konferenca skladišnih delovodij in delovodij pri brzovozni službi. Sklicala je to konferenco centrala strokovnega in pravovarstvenega društva za Avstrijo na Dunaju. Navzočih je bilo 29 delegatov, ki so zastopali vse velike postaje južne železnice. Izvolila se je deputacija petih mož, ki imajo pri generalnem ravnateljstvu zahtevati sledeče:

1. Prizadeti delovodje se imajo definitivno nastaviti z isto plačo, kakor jo imajo sedaj, vračunši postranske dohodke;

2. Vsi oni stari delovodje, ki sploh ne morejo biti več nastavljeni, nikakor ne smejo biti prikrajšani v svojih dohodkih in se ima za njih vzdržati dosedanje starostno zavarovanje.

Dne 21. decembra je bil v Gorici društveni shod tamošnje podružnice II. (državna železnica). Poročal je sodr. Kopac o zadnjih koncesijah. Po jako živahni debati se je poročilo vzele na znanje in se je ob jednem poročevalca pooblastilo, dagleda raznih nedostatkostij intervenira pri ravnateljstvu državnih železnic.

Dne 23. decembra se je vršil v Nabrežini društveni shod tamošnje podružnice. Predsedoval je sodr. Prijatelj. O točki dnevnega reda: „Koncesije na državnih železnicah in njih pomen za južno-železniške uslužbence“, je govoril sodr. Kopac iz Trsta. Poročilo se je z burnim odobravanjem vzele na znanje.

Pozor!

Članom krajevne skupine Sv. Peter na Kranjskem!

Na shoda, prirejenem od centrale dne 8. in 9. septembra 1908, so delegatje sklenili, da imajo vse krajevne skupine in vplačevalnice od 1. oktobra 1908 naprej, plačevati centrali za vsakega člana na mesec po dva vinarja več, nego se jej je plačevalo do sedaj. Iz teh dvovinarskih prispevkov bode centrala ustanovila poseben sklad in ga bode tudi posebej upravljala. Ona sama pa bode prispevala k temu s 5% na leto.

Velikokratna pošiljanja članov personalne komisije in centr. delavskega odbora k različnim konferencam in posvetovanjem povzročila so posameznim krajevnim skupinam in vplačevalnicam, katerim je slučajno večje število teh članov pripadalo, ogromne stroške. To pa povsem neopravičeno. Člani personalnih komisij delujejo za splošni blagor in je vsled tega popolnoma prav in pošteno, da se taki stroški tudi pokrivajo iz skupnih doneskov.

Zato je sklenil odbor krajevne skupine Sv. Peter n/Kr. da vsak član plača s 1. januarjem 1909 razven mesečnega prispevka 1 krone 20 vinarjev, še 30 vinarjev, s katerim slednjim zneskom je ta dvovinarska doklada plačana za 3 mesce nazaj in za celo leto 1809 naprej. Potem plačajo člani redno vsaki mesec 1 kr. 20 vin. kakor dosedaj. Sicer bi bilo jako nerodno samo s tema dvema vinarjema posebej računati.

Za odbor Franc. Čerček, zapisnikar.

Književnost.

„V dobi klerikalizma“. Spisal Liberatus. Cena 40 vin. — V založbi „Delavske tiskovne družbe“ je izšla zanimljiva in zelo podučna brošura o klerikalizmu. Priporočamo našim čitateljem, naj si omislijo to brošuro. Cena je jako nizka.

„Slovenci in narodno vprašanje“. Spisal E. Kristan. — V dobi, ko se bijejo na vseh straneh narodnostni boji, izdala je „Delavska tiskovna družba v Ljubljani“, brošuro, ki razpravlja o narodnem vprašanju. Kdor bo brošuro prebral, ta bo gotovo razumel, kakšna naj bo politika za Slovence kot za proletarski narod. Mi prav toplo priporočamo vsem čitateljem to delce. Stane 24 vin.

„Rdeči Prapor“! Želeti bi bilo, da bi se glavno glasilo soc.-dem. stranke „Rdeči Prapor“, ki izhaja dvakrat na teden, kar najbolj razširilo med železničarji. Naroča se v Ljubljani. Naročnina znaša 90 vin za en mesec.

„Naprej!“ izhaja dvakrat na mesec v Ljubljani, in stane na leto 250 K. Izhaja na 12 str. (10 št. je obsegala celo 16 strani).

Kavarna UNIONE - Trst

Ulica Caserma in ulica Torre Bianca

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

Izdajatelj in odgovorni urednik Josip Kopac
Tiska Dragutin Priora v Kopru.