

C. K. pošti!

Nedostavljene številke je poslati administraciji, Eisenbahner

Dunaj V Zentagasse 5.



# ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSkih ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

UREDNIŠTVO

se nahaja v Trstu ulica Madonnina 15  
Telefon 1570

UPRAVNIŠTVO

Dunaj V. — Zentagasse 5.

Izhaja 1. in 15. vsakega meseca

Nefrankirana pisma se ne sprejemajo.

Rokopisi se ne vračajo.

Naročnina:

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

Št. 7.

V Trstu, 1. aprila 1913.

Leto VI.

## Pravica in oblast

Gospodujoči razredi so vedno dajali predpisanim zakonom nekako nepremagljivo moč in nedotakljivo svetost. Nekoč so bili sploh zakoni tajni. Neizobraženo ljudstvo ni smelo premišljovati o namenih in podlogi zakonov. Zakonodajni ukrepe niso danes več nikaka skrivnost, četudi so še dandanes debele knjige državnih paragrafov širokim plastem ljudstva nerazumljivi.

Toda danes vemo kako se ustvarjajo zakoni in vemo tudi, da niso zakoni nekaj večnega in nedotakljivega. Marks nas je naučil da so zakoni ene dežele le posledica gospodarskih razmer dežele in da so tudi zakoni podvrženi razvoju proizvaja. Ako hočemo torej prevladati zakonodajo, si moramo osvojiti oblast, ki temelji na podlagi gospodarskih form. Dejanska gospodarska moč diktira zakone.

Boj avstrijskega ljudstva za volilno pravico pritrjuje temu načelu. Od leta 1873, ko si je gospodarsko ojačeno in zmagujoče meščanstvo Avstrije priborilo neposredno volilno pravico, pa do leta 1907, ko je bila uvedena splošna volilna pravica, so se bojevali ljudski sloji vzporedno eni za drugim za dosego političnega prava. Skupni cilj ljudstva se ni mogel gospodujoči razred upreti. Moralo se je spremeniti zakon. Proti volilnim privilegijem kapitalizma se je dvignilo predvsem malomeščanstvo, potem kmetje in nato proletarijati.

Pod uplivom spreminjajočih se gospodarskih razmer so se porajali razredi, ki so zahtevali spremembo in moderniziranje volilnega zakona. Znižanje davčnega cenusa od 20 na 10 in 8 kron, uredba splošnih kurij; in končno uvedba najširše in splošne politične pravice kaže stopinjevanje boja. Zakoni so podvrženi neprestani spremembi.

Ali mogočnjaki in kapitalisti, ki še vedno nemočno gospodujejo nad državnimi oblastmi in državnim gospodarstvom so si potom temeljnih državnih zakonih utrdili in zagotovili svoje razredne privilegije. Nad državno zbornico so postavili gosposko zbornico, ki odklanja ali zavlača vsako moderno, kapitalizmu škodljivo reformo. Gosposka zbornica izvršuje nekako trajno pasivno resistenco napram sklepom zbornice. Pa smo opazili tudi ob priliki predlagane reforme paragrafa 80 obratnega zakona, ki izroča delavce nemilosti gospodarjev.

Kapitalizem si je prilastil tudi upravna državna mesta, ki imajo zakone uveljavljati in tako gospodovati ljudstvo. Se je kje videlo, da bi bil proletarec okrajni glavar, namestnik ali pa vsaj sekijski načelnik? Moč in mesta države so si sami osvojili, bremena državne oblasti so pa zvolili na rama potrpežljivega ljudstva. Štiri petine vseh davkov plačujejo revni sloji. Podraženje potrebščin omogočuje državna uprava. Kapitaliziralo se je celo državo. Potom državnega aparata si ustvarja kapitalizem izvrstne kupčijske goje.

Zakoni so takšni, kakoršno je socialno in gospodarsko razmerje razredov. Zakon odgovarja interesom gospodujočega močnejšega razreda; Vsak novi razred, ki zagospoduje državo si ustvarja

lastne zakone, ki služijo le stremljenju in privilegijam tega razreda. Le pod uplivom zunanjih močnejših faktorjev se zakoni spreminjajo v prid zagospodarjenih ljudskih slojev.

Oblast je pogoj vstvarjenju in spreminjanju novih zakonov. Politična moč proletariata omogočuje modernejšo legislaturo. Gospodarska zavednost daje delavstvu politično moč in državni upliv. Pod uplivom novega političnega faktorja se zakoni spreminjajo in modernizirajo. Zakon predstavlja moč razreda, ki razpolaga z državnimi institucijami in napravami ali delavski razred, ki se neprestano in uspešno bori za gospodarsko moč in politične pravice, ki si osvaja javne institucije in jemlje gospodujočim privilegij, da smejo vstvarjati zakone, ki so le njim v prid in korist poglobiti je zavest gospodarske zavednosti in naraščanje politične moči da seomogoči modernejšo zakonodajo. Socialna politika in socialne institucije so plod zakonov, ki je imponirala razredna moč delavcev. Moč je pogoj realiziranja socialistične politike. Vstvariti in poglobiti osvobodilno moč onih, ki so obsojeni trpeti izkoriščanje in zatiranje omogočeno po zakonih gospodujočih, je naloga organizacij in glavni cilj na tega dela in boja.

## Delavsko časopisje.

Neodvisen boj delavstva — to ja nauk socializma in vprašanje vseh vprašanj je to :

Ali je brez socializma sploh mogoča rešitev delavstva ?

Zaveden delavec, ki pozna svoj položaj v človeški družbi, bo na to odgovoril jasno in razločno : Ne ! Socializem je pogoj delavske rešitve ; dokler je človeška družba kapitalistična, se lahko izpreminjajo oblike delavskega življenja. Ampak ne more se končati njegovo trpljenje. Ljudje imajo na zemlji dva svetova. V enem so tisti, ki so med seboj razdelili bogastvo, da jim nosi obresti, ne da bi jim bilo treba truda in skrbi ; v drugem so oni, ki nimajo nič drugega kakor svojo delavno moč in jo morajo žrtvovati , da ustvarjajo drugim nova bogastva, samim sebi pa komaj za silo ohranijo borno šivljenje. Na eni strani se kopiči bogastvo tako, da ga ne morejo popolnoma uživati naj si tudi izmišljujejo najbolj rafinirane užitke, na drugi strani je pomanjkanje in stradanje. Kdor ne dela, se lahko naslaja ob vsem, karkoli daje svet ; kdor dela, pogostoma nima dosti kruha.

Če bi se to godilo vsled kakšnega skrivnostnega, večno nerazumljivega zakona, tedaj res ne bi kazalo nič drugega, kakor vdati se božji volji in žalosti in čakati, kaj bo. Toda razlog tega nezaslišanega in neznosnega razmerja nam je znan. Nobene skrivnosti ni več v njem, temveč natančno vemo, da so kapitalisti gospodarji dela in vseh sadov, zaraditega ker imajo v svojih rokah delavna sredstva. Dobro vemo, da je delavec v najkrutejši odvisnosti zato, ker ne more sam razpolagati s svojo delavno močjo, marveč jo mora prodajati onim, ki so si prilastili stroje, tovarne, železnice, ladje, rudnike, gozde in polja. In ker nam je znano to, tudi vemo, da bo dela-

vec svoboden se le takrat, kadar bo konec kapitalističnih monopolov ; takrat, kadar bo ljudstvo razpolagalo z delovnimi sredstvi in vsled tega uživalo svojega delo, uživalo sadove svojega truda. Ker imajo kapitalisti gospodarsko vlado, imajo tudi politično; politične razmere niso nič drugega kakor zunanji izraz gospodarskih razmer. Dokler je delavec suženj v tovarni, v premogokopu, na lokomotivi, je tudi suženj v državi, v deželi, občini. Politična osvoboditev je odvisna od gospodarske.

Če nam je pa vse to znano, tedaj ne smemo kakor fatalisti čakati, da se enkrat morda po bogve kakšnih čudežnih potih zruši kapitalistični sistem in zasije nad njegovimi razvalinami solnce socializma. Spomniti se moramo, da je vsak uspeh v človeškem življenju odvisen od moči. Potrpežljivost in golo upanje še ni rodilo nobene zmage, odločevala je vedno moč.

Kapitalizem ne vlada „po milosti božji“, temveč po milosti svoje sile. In vladal bo, dokler se ne izkaže, da je proletarijat močnejši. Nikjer ni zapisano, kdaj da vrže delavstvo kapitalističnega malika ob tla ; ampak brez koledarjev in prerokov je gotovo, da je konec zlatega teleta tisti hip, ko je delavska moč večja od kapitalistične.

Z bojem si mora delavstvo ustvarjati in zbirati tisto moč, ki je potrebna, da zmagaja. In v teh bojih je delavstvo časopisje njegovo najodličnejše orožje.

Velikanska je moč časopisja in kdorkoli se bojuje, je to spoznal. Časopisje je izzvalo vojne in sklepalo mir ; postavljalo in rušilo je vlade ; pripravljalo je pot kapitalističnemu izkoriščanju in zapiralo je trge. Brez časopisja ne bi mogel kapitalizem živeti in vladati, kakor ne brez železnice in parobrodov, kakor ne brez brzojava in pošte, kakor ne brez borz in bank. Časopisje je njegov ščit in meč, njegov glasnik in prerok. S časopisjem vlada krepkeje kakor vladar z žezlom in škrlatom.

Odkar se je delavstvo začelo dramiti, spoznavati svoje naloge in zbirati svoje moči, ima pa kapitalistično časopisje še poseben namen : Zapeljavati ima ljudstvo, da bi se odvrnilo od svojih potreb in interesov, pa se vpreglo v službo kapitalističnih ciljev. Nobena zvijača ni preslaba, da ne bi jo kapitalistično časopisje porabilo v ta namen. Tu pisari dolgovezne mile članke o veri in o nebesih, o cerkvi in o papežu, da bi ljudstvo pozabilo na zemeljsko življenje in njegove naloge ter izgubilo izpred oči potrebo svojega, delavskega protikapitalističnega boja. Tam poje navdušene himne narodnosti in slavospeve jeziku in razglašala narodni boj, da se ne bi delavstvu zasvetilo, kako spretno potegne Nemeec Nemcu, Slovenec Slovencu, Italijan Italijanu kožo čez glavo, če more. Kjer se je začelo delavstvo zavedati, zmeša med sto laži eno resnično vest o socializmu, da bi tem lože preslepilo delavce, češ, da je vsem slojem pravično. Danes se laska ljudstvu, jutri ga preslepi. Resnično služi le tistim, ki mu dajejo kruha : protidelavskemu kapitalizmu.

Vpričo vsega tega ne more ostati slepo slovensko delavstvo.

Razvoj našega časopisja do tiste stopnje, da bo kos meščanskemu, je pogoj delavskim uspehom in končni delavski zmagi. V svojem časopisju si



mora delavstvo ustvariti tako orožje, ki se lahko uspešno vihti. Naše časopisje se mora tako izpolniti, da bo lahko služilo vsem svojim namenom. In teh je mnogo na vse strani.

Prva naša naloga v tem oziru je tedaj, da povzdignemo in razširimo glavni slovenski delavski list, glasilo jugoslovanske socialistične stranke: „Zarja“. Čitajmo pa tudi strokovne liste in strankine publikacije.

Nevzdrženo moramo naprej, da dohitimo nasprotnike na vsakem polju in da jih prekosimo.

V ta namen je treba, da izvrše tudi delavci svojo dolžnost. Politično časopisje je potrebno za politični boj.

Kako hočemo razumeti velike dogodke, ki zasegajo v naše življenje, če ne beremo našega političnega časopisja?

Odkod hočemo zajemati svoje znanje, kako se hočemo izobraževati, kako razširjati naše obzorje?

In kdo ima zastopati naše potrebe, naše interese, naše stališče proti nasprotnikom, kdo nas ima braniti in zagovarjati, kadar nas hudobno napadajo, če nimamo močnega časopisja?

In kdo naj vpliva v našem smislu na javno življenje, na politiko, na mišljenje indiferentnih delavcev in nasprotnikov, če ni naše politično časopisje krepko in ostro?

Vse te naloge, od katerih je odvisna sedanost in bodočnost delavstva, zasleduje in izpolnjuje strankino časopisje, ki ga zato mora delavstvo čitati, razširjati, moralno in gmotno podpirati.

## Delavska zavest.

Nihče ne more biti izveličan proti svoji volji. Že Marks je dejal, da more biti osvoboditev delavskega razreda le delo delavstva samega. Kakor je ta beseda preposta, tako je vendar globoka in pomenljiva. Spoznanje te resnice je prvi pogoj, da more delavstvo sploh priti do boljših razmer in kočno do osvoboditve.

Enostavna je ta resnica, ker je jasno kakor beli dan, da ne bo kapitalistični razred prostovoljno odpustil svojega privilegirane položaja v družbi. Najde se tudi lahko posameznik med kapitalisti, ki pozna krivičnost sedanjih uredb in čigar srce je tako mehko, da ne prenese večnega pogleda na tuje trpljenje. Mogoče je, da se tak posameznik odreče koristim, ki mu jih daje njegov položaj; mogoče je celo, da se pridruži zatiranim in jim pomaga v boju svojim lastnim razrednim tovarišem. Ali taka izjema ostane izjema in ne more imeti globokejšega pomena.

Kljub takim — jako redkim — izjemam ostane neizpremenljivo pravilo, da pospešuje vsak razred

## PODLISTEK.

### Predpisi za prometno službo.

(Dalje.)

Člen 60.

#### Odpredpisa lokomotiv in tenderjev.

1. Če se odpremlja z vlaki lokomotive, ne da bi oddajale vlačno silo, se to lahko zgodi v za službo pripravnem, poltoplem ali mrzlem stanju:

a) za službo pripravljene lokomotive, to so take, ki vozijo s paro v stanju za službo pripravnem in

ki vozijo s paro v stanju za službo pripravnem in inajda oddajati le toliko sile, kolikor je treba za njih lastni premikanje; z moštvom so popolnoma opremljene in se jih označuje „prazne pri vlaku“.

b) poltople lokomotive so take z ognjem na brani, odvzetimi poganjalkami, zavarovanimi križnimi členi (Kreuzköpfe) in zavarovanim regulatorjem; tako lokomotivo mora spremljati kurjač, ki ima izpit za strežbo kotlovo (kot predkurjač);

c) mrzle lokomotive, to so take brez ognja na brani, z odvzetimi poganjalkami, zavarovanimi križnimi členi in izločenimi porivači; spremljati jih morajo uslužbenci, ki poznajo znamenja in so večji zaviranja in mazanja.

2. Za službo pripravljene lokomotive se sme odpremljati le s tovornimi ali mešanimi vlaki, izjemoma tudi z osobnim in brzovlaki.

svoje interese. Kakor pač more in zna. Ali večinoma se mora priznati, da znajo to kapitalisti bolje od delavcev. Posebno pri nas. Kdor jim to zameri, je slep. Če poženeš volka med ovce, pa pričakuješ, da jih bo pasel in branil, si sam kriv, ako naenkrat ne najdeš več črede. Volk se mora hraniti z ovčjim mesom, ker je tako ustvarjen. In kapitalizem mora živeti od izkoriščanja, ker bi moral drugače poginiti. Kdor pričakuje od kapitalizma, da bo sam iz krščanske ljubezni, iz moralnih ozirov ali iz čustvene potrebe spravil izkoriščanje iz sveta, je popolnoma enak gospodarju, ki nastavlja volka za pastirja.

Delavstvo se ne sme zanašati na tujo lju-bezen, ne na tujo pomoč; njegova osvoboditev mora biti le njegovo lastno delo.

Ali da se more izvršiti tako delo, je treba predvsem prave delavske zavesti. Resnica ne vedno prijetna, ali koristna je na vsak način bolj kakor slepljenje. Zato je treba povedati, da je delavske zavesti pri nas vse premalo in zaradi tega so uspehi delavstva pri nas mnogo manjši kakor drugod.

Kaj je glavna vsebina delavske zavesti? da sem delavec in ne gospod, to uganem kmalu. Ali to še ni nič in ne pomeni nič. Treba je že tudi poznati svoj položaj in vedeti, kaj vse teči v besedi „delavec“.

Vem, da sem delavec. To se pravi v sedanji družbi: Človek sem, s katerim delajo drugi, kar se jim ljubi. Če hočejo drugi, dobim kruha, pa ga moram drago plačati s svojim delom. Koliko mi dajo kruha, to je njihova volja. Če hočejo, mi sploh ne dajo kruha ne pristrešja, ne obleke. Spode me lahko od svojega vodnjaka, zabranijo mi sesti v senco njihovega drevesa. Svoje delo jim smem ponujati, oni ga ne marajo sprejeti. Dvoje zdravih rok imam, dobro voljo imam. Lahko. Kaj počneš s svojimi zdravimi rokami, če ti ne rečejo: Tukah delaj za nas! ? Danes si v tovarni ali delavnici. Ali veš, če boš jutri še tam? Morda ustavijo stroje, morda napravijo iz tovarne kasarno, morda pripeljejo kulije iz Kitajskega, ki bodo ves teden delali za ono plačo, za katero delaš ti en dan. Pokažejo vrata tebi in tvojim tovarišem. Pa vzemi popotno palico v roko in hajd po svetu! Kjer potkaš, skomizgnjejo in odgovore: Ni dela! . . . Hajd naprej po svetu!

Delavec sem. Nedostojen je moj položaj. Večno ponižanje je moj delež, neprenehoma moram držati klobuk v rokah, vsakdo me meri od glave do nog. Nikogar nisem okradel, nikogar oropal, je vendar, kakor da imam pečat na čelu. Tudi če plačam, nimam prostora pri oni mizi kakor drugi. Človek sem, pa vendar ravnajo z menoj, kakor da jim nisem enak.

Poltople in mrzle lokomotive se sme odpremljati le s tovornimi ali mešanimi vlaki in izjemoma z osobnimi ali lokalnimi vlaki.

3. Vse z vlaki odpremljene lokomotive je navadno uvrstiti neposredno za vlačno lokomotivo, v kolikor to dopuščajo mostovi, ki je preko njih voziti.

V slednjem oziru tačasno veljavne izjeme določbe se posebej naznani.

4. Lokomotive s pritrjenimi snežnimi plugi se sme uvrstiti le tedaj, če teče voz, priklopljen lokomotivi na pluzni strani, do oddajne postaje lokomotive, tako da ga je treba samo enkrat pripeti in odpeti.

5. Tenderje, ki se jih odpremlja brez lokomotive, je navadno pripeti na koncu vlaka. Če je pa tender na prednji strani opremljen z zasilnimi odbijači, ga je uvrstiti za vlačno lokomotivo, oziroma za poltoplo ali mrzlo lokomotivo.

#### Člen 61.

##### Signalna vrv.

1. Signalna vrv ali njo nadomestilno sredstvo za sporazum mora segati od sprednje lokomotive vsaj do prve zasedene zavore.

Pri vlakih s prehodno samodelno zavoro lahko signalna vrv izostane.

Na lokalnih železnicah lahko izostane signalna vrv, če se more stroju najbližji sprevodnik na drug nedvomljivo način sporazumeti s strojevodjo.

#### Člen 62.

##### Spnjanje vozil.

1. Za spnjanje vozil je vporabljeni vijačne spone.

Skloni glavo, jecljaj in moleduj, poklekaj, pa si še sam reci, da si slabši od drugih in da je prav tako — če si hlapčevska natura. Prav ponižen bodi in lepo se zahvali za vsako breco, ki jo dobiš, pa ti dajo morda včasih dobro besedo in poreko: „No da — hm, hm“ . . . zakaj včasih potrebuje njih profit tvoje roke.

Kdor pa je pravi delavec, se mu bo duša uprla zoper to zapostavljenje in ponižanje. Zakaj v njegovi glavi je še druga zavest.

Delavec sem; delam. Vi jeste in pijete, al jaz vam pridelavam, jaz pogrinjam Vašo mizo, ki sem Vam jo stesal v vaši hiši, ki sem Vam jo sezidal. Vi se oblačite lepo in toplo, pa prezirate mene, ki hodim v cunjah; ali jaz sem izdelal fino sukno za vas, jaz sem vam urezal in sešil elegantno obleko. Vi se vozite po svetu, sedite na mehkih blazinah in spite v spalnem vagonu kakor doma; ali jaz stojim na stroju, pri ogibalu, v tunelu. Vi nalagate tisočake v bankah, ali jaz moram v tovarnah izpreminjati surovine v blago, ga nakladati v vaša skladišča in ga voziti na trg, da postane iz njega denar, s katerim vladate in gospodujete in me vnovič izkoriščate.

Tako govori delavska zavest.

Ponižen sem in potlačen, ali po krivici. Zasužnjem sem, ali ne manj vreden od drugih. Moja roka je potrebna vsemu človeštvu, lenuhovati, niti njemu samemu.

In delavska zavest vprašuje: Ponižan sem — mar naj se ponižujem še sam? Moja vrednost mi daje pravico, da zahtevam enako življenje, pravo življenje, ki ni umiranje od rojstva do groba. Branijo mi tako življenje. Mar naj se zato vdam v voljo zatiralčevu in sklonem tilnik prostovoljno pod njegovo peto?

Trpim, ker sem slab. Ali trpljenje ni moja volja. Kje je moč, da se ga rešim?

In delavska zavest odgovarja: Na milijone nas je, onih tam pa je peščica. Na milijone nas je in silna je naša moč, če jo zberemo. Stotisoče potočičev naj se zlije v eno reko, pa bo mogočna, ne le da bo gonila mline in nosila ladje, ampak sama si bo odpirala pot. Veličastna bo, silna in krasna, in noben pritlikavec je ne zajezdi.

Delavec, ki ima te zavesti, je pomilovanja vreden in sam je kriv, da je ponižan in zaničevan. Kdor jo pa ima, bo delal in pomagal, da se združi veletok, ki preobrazi svet.

## Mučeniki.

Razdiralec slava, slavitelju preziranje in zaničevanje! Če koraka po cesti krdelo vojakov z bobni in trobentami, tedaj vam utriplje srce in vaša duša zavriska. Ako pa srečate krdelo delavcev, se obrnete brezbrizno vstran. Krdelo voja-

Druge sponke priprave so dopuščene le z dovoljenjem e. kr. železniškega ministrstva.

2. Vsa vozila vlaka je dvojno speti.

Za vporabo in oskrbovanje različnih spon veljajo „predpisi za manipulacijo z varnostnimi sponami, pripuščenimi v avstro-ogrskem železniškem prometu“.

Na lokalnih železnicah se lahko opusti dvojno spetje.

3. Pri brzih in osebnih vlakih se mora vijačne spone toliko priviti, da se vreteno še dvakrat popolnoma zavrti, ko sta se plošči odbijačev že dotaknili druga druge.

Pri vseh dugih vlakih se mora spona pritegniti do 10 do 20 milimetrov razdalje med ploščama odbijačev.

Z eksplozivno nevarnimi predmeti naložene vozove se mora medsebojno, kakor tudi s predidnimi in sledečimi vozovi speti tako, da se plošče odbijačev dotikajo druga druge.

4. Pri vijačnih sponah se mora paziti na to, da je vreteno na obeh straneh enako v ločnih.

Proste vijačne spona se mora obesiti na nalašč zato pripravljene kavelj na prečnem tramu; če pa to ni možno, pa se mora pritegniti vijačno vreteno kolikor mogoče in s tem skrajšati spono, ali pa pri nespetih vozilih obesiti na vlečni kavelj.

Vretena vijačnih spon se mora od časa do časa osnažiti in namazati, da se more spetje in odpetje vozil hitro izvršiti.

5. Pri voznjah s nežnim plugom se sme vporabljeni le spona snežnega pluga; nasprotno pa se pri oddaji snežnega pluga v odpremo nikdar ne sme vporabljeni plugove spona za pripetje, temveč spona vozila, na katerega je plug pripet.



kov, odhajajočih na vojsko, Krdelo delaveev, ki gredo v stavko. Prvi ogrožujejo svobodo, slednji se zanjo bore. Vojak s svojo puško je slavljen, delavec s svojim orodjem je hudodelec.

Z grozo zrete na bojišče. Ali ne gledate z enako grozo na podzemeljske rove? Tu je pošten boj brez sovražnika, brez moritve. Boj s pečino. Tu ne grabi za orožje brat zoper brata. In vendar, tudi ta boj zahteva žrtev. Vi pa gledate površno in brez misli, zrete doli v podzemeljsko globino in vaša srca se ne zganejo. Obračate se na cesto, pa srečate bataljon vojakov in ogenj bojnega razpoloženja zaplamt v vas. Ali ste ob pamet? Mož, ki umori svojega bližnjika, je junak. Mož, ki vzdržuje njegovo življenje, je suženj.

Vojak ubija. Vi penzionirate njegove rane, njegovo smrt. Čim več je ubijal, čim izdatnejši je bil njegov rop, temvečja pokojnina, tem sijajnejše proslavljanje. Delavec ohranjuje. Vi preklinjate njegove rane, njegovo smrt prezirate. Njegovi družini ni pokojnine; zanjo je bepaška palica. Vi solhčite svoje vojake. Delavec svoje skrivate v senci. Pa vendar bi morali baš pred možmi dela sneti klobuk, motriti jih s spoštovanjem; videti bi morali bliščeči sijaj, ki v resnici žari iz njih umazanih rok in obleke.

Ti mučeniki so resnični mučeniki. Ničesar nimajo pričakovati za svoje mučeništvo, ne dostojnih plač in ne prijazne besede od delodajalca. To je trpljenje, o katerem zgodovina molči, samozadovoljno trpljenje, ki ne prejema nobenih častnih priznanj. Vojkovođa pa se zopet pojavlja v saloni in v parlamentih, z grbi in redovi. Delavec pa hiti po najkrajši in najtemnejši bližnjici v pozabljenje...

Nekateri možje umirajo, da vi živite; eni na morišču, eni na križu, eni na bojiščih, eni v rovih. Zakaj naj bo rov manj posvečen kot križ. Pod skalo zmečkan leži delavec. Pobrli so ga. Njegovo obličje je blede, pa zadovoljno. Vaše orjaške mesto ne bo ustavilo svojih grmečih korakov, da si ogleda njegov neznan obraz. Pa vendar je ta neznanec otel naše mesto. Da ga ni bilo, bi bilo vaše mesto morda razdejano. Vse delavstvo leži pogaženo v tem truplu brez žitja. Pridite den iz svojih cerkva vi vsi, in molite! Ostavite svojo vero! Tu je vere dovolj, Tu molite! Tu je vere dovolj!

## Karl Marks.

Dne 14. marca t. l. je poteklo trideset let odkar so v Londonu pokopali misleca in apostola socializma Karla Marksa. Zavedno delavstvo sveta se hvaležno spominja svojega prvobornika, ki je socialnemu boju delavskega razreda dal znanstveno podlago in duševno moč. Po tridesetimi

6. Na močno nagnjenih progah se mora navadno snežne pluge, ki so na ostri strani opremljeni z nepregibnim sponskim drogom, pri vožnji navkreber pripeti s to spono na zadnje vozilo (signalni voz, oziroma porivalni stroj). Take proge se posebej naznani.

7. Za ravnanje s sponskimi cevni voz, opremljenih s prehodno zavoro, kakor tudi istih za parno kurjavo, obstoje posebni predpisi.

### Člen 63.

#### Obremenitev vlakov.

1. Določbe za obremenitev vlakov so navedene v tabelah 4a), 4b), 5 in 6. dodatka vožnim redom.

2. Največja obremenitev vlakov v goriomenjeni tabeli 6 je odmerjena z ozirom na naklonske in smerne razmere železnice, hitrost in kakovost lokomotiv za odpremo vlakov.

3. Na izhadni postaji, kakor tudi na tistih medpostajah, kjer se tovor vlaka znatno izpremeni, je vodjem pri vlaku delujočih strojev naznaniti težo vlaka.

### Člen 64.

#### Število osi pri vlakih.

1. Na posameznih progah za vsak vlak dopuščeno največje število osi določa c. kr. državno železniško ravnateljstvo z ozirom na izvedljivost križanja in prehitevanja vlakov, ter z ozirom na druge krajevne razmere.

2. Pri posameznih vlakovnih vrstah ali vlakih na raznih progah dovoljeno največje število osi je predpisano v tabeli I. dodatka vožnim redom.

leti njegove smrti zveni ime Marksa po vsem svetu; povsod se ga spominjajo zavedni delavci, ki živijo v duhu Marksovih gospodarskih in socialnih načel. Male so bile vrste bojevnikov za ljudsko osvobodjenje obsmrti Marksa; da ne štejejo vrste somišljenikov milijone in milijone pristašev, katere večje enotna volja in enaki cilj: volja in cilj Karla Marksa.

Marks je odprl človeški družbi novo pot in ji postavil cilj: Povedal ja kako mora napredovati proletarski svet — svet bodočnosti — in kam mu je cilj. Z znanstveno gotovostjo in metodično strogostjo je prepisal pota človeškemu razvoju, ki ne trpi skokov, ki se pa vrši neprestano po nespremenljivih zakonih gospodarske, politične in socialne izpopolnitve. Gospodarske oblike in politične institucije se neprestano spreminjajo. Po dobi patriarhalizma in feudalizma imamo režim kapitalistične špekulacije, ki znači podvojeno silnejše in intenzivnejše izkoriščanje delovnih moči. Ali po popolni dovršitvi kapitalističnega osvojenja in industrializacije bo prešla usoda človeštva v roke novega razreda, ki se dan za dnemju veljavlja in pomnoženje. Kapitalistična družba nosi že v svoji strukturi zapečaten svojo usodo. Bogastvo se pomnožuje in kopiči v blagajnah pičlega števila denarnih mogoteev, ki razlaščujejo vedno širše plasti ljudstva; mala trgovina je odvisna od velikih bančnih in industrijskih podjetij. Ta odvisnost postaja čimdalje večja. Kapitalizem si osvaja polagoma vso malo obrt. Srednji stanovi se tako proletarizirajo. Pa tudi zemljiška posest je podvržena zakonu splošnega kapitaliziranja. Srednji in kmečki stanovi izginjajo v proletarijat; proletarska masa se neprestano množi. Imamo tako na eni strani vedno naraščajoče število milijonov in milijonov izkoriščanih in razlaščenih proletarcev; na drugi pa vedno manjše in tesnejše število izvoljencev, ki diktirajo ogromni masi proletarcev svojo voljo, imponirajo svoj sistem in usiljujejo svoje zakone. Ali bo pa mogoče pičlemu številu kapitalistov vzdržati svojo premoč nad naraščajoči delavski masi? Pod uplivom silnega industrijskega razvoja je tudi razredna izpopolnitev delavstva hitrejša. Medtem ko narašča in se centralizira na eni strani bogastvo, se na drugi vstvarja socialna zavest množic.

Kapitalizem si sam izkopava svoj prepad. Vsaki gospodujoči razred je po dovršitvi svoje naloge obsojen izginiti. Mesto feudalizma je po zmagi francoske revolucije zavzel kapitalizem in meščanstvo; mesto razrednega kapitalizma bo po popolnem procesu tega, zavzel svetovni proletarijat. Porabola kapitalizma se urno bliža svojemu koncu. Zrelost proletarijata se pogloblja in moč razširja. Delavstvo si že osvaja politične in socialne institucije: Občine, deželne in državne

### Člen 65.

#### Pripravljenje vlakov.

1. Pripravljanje vlakov se ima na izhodni postaji pravočasno izvršiti tako, da jih more vlakospremno osebje pred odhodom predpisom primerno preiskati in prevzeti.

2. V kurilni dobi morajo vlaki za osebno odpremo biti pravočasno pripravljene v svrhu zadostnega ogretja.

3. V slučaju neizogibne zakasnitve pri sestavljanju mora vlakospremno med premikanjem preiskati vlak.

### Člen 66.

#### Oprema vlakov s signalnimi in prenosnimi zavornimi sredstvi.

1. Vsaka vlakospremna skupina (partija) mora seboj imeti sledeča signalna sredstva:

- Signalne svetilke, ki se jih pritrdi na koncu vlaka.
- Dve signalni plošči ali dve kapi za odbijače.
- Toliko rdečih ročno signalnih zastavic, svetilk, kolikor je vlakospremljevalec pri vlaku, nadalje signalni rog za vlakovodjo in pri vlakih, kjer ni vlakovodja na prvem vozu za strojem, tudi za sprevodnika, nameščenega na prvem vozu, potem pri vlakih, ki se jih poriva, rog za zadnjega vlakospremljevalca.
- Za vlakovodjo in zadnjega zavirača (sprevodnika) potrebne pokalne kapice (najmanj štiri).
- Signalno vrv v primerni dolgosti.
- Potrebno število rdečih, belih in zelenih sig-

znore in zavarovalne zavode. Zaman skuša kapitalizem zatreti probujenje in boj. Z industrijskim sistemom proizvajanja se je pričelo razvijati izobrazba, ki zdaj služi uresničenju socialističnih pričipov.

To pot socializiranja človeške družbe je Marks pokazal izkoriščanim in zatiranim. Pogoj socializma je pa organizacija; zato je Marks dosleden svojemu mišljenju neutrudljivo deloval da je postavil delavstvu razredno internacionalo, ki se razvija dalje še danes, ki postaja vedno večja in močnejša. Prerokovani čas podružabljenja človeštva se bliža. Marksov cilj ni več daleč uresničenju.

## Varčevalni odlok železniškega ministrstva.

### Znižanje števila osebja in poslabšanje položaja na državni železnici.

Uredništvu našega osrednjega glasila „Eisenbahner“ se je posrečilo priti v posest odloka železniškega ministrstva, ki se ga „strogo zaupno“ pošilja ravnateljstvom državne železnice upamo, da bo namen odloka končno vendarle spametoval one, — in takih je na železnicah še mnogo — ki se opirajo na prizadevanje in boje drugih tovarišev. Mesto izpolnjevanja zahtev, mesto zboljšanja vsestransko poslabšanje. Mesto od vseh kategorij zahtevano nadnormiranje mest, manjše normiranje in reduciranje osebja. Zato vpokojevanje in odslovitev pomožnih moči. Na drugi strani se bo pa po vseh uradih državne železniške uprave nastavilo vedno večje število juristov in meščanskih protežirancev; visoka uradniška mesta so še sedaj nadnormirane in prenapolnjena. Tak je varčevalni sistem državno železniške uprave. Prva posledica najnovejšemu sistemu varčevanja bode naraščanje števila ponesrečenih železničarjev. Odlok bo končno prepričal indiferentne in nezavedne, da je močna združitev pogoj uspešnemu varstvu zdravja in življenja železničarjev pred napadi železniških spekulantov in upravnih birokratov.

Odlok se glasi:

zaupno

### C. kr. železniško ministrstvo!

Novo normiranje osebja v centralni službi

Dunaj, dne 31. januarja 1913.

Termin I. aprila 1913.

C. kr. ravnateljstvo

Priloženo se pošlje c. kr. .... na podlagi komisionalne revizije glede normiranja mest v centralni službi postavljene določbe s pripombo, da ima ista služiti v prvi vrsti kot pod-

nalnih šip kot rezervo.

K opremi vlaka spadajo tudi signalne svetilke, ki se jih pritrdi na čelu vlaka.

Pokalne kapice na lokalnih železnicah niso običajne.

2. Razventega mora na progah z naklonom 15 promilov (t. j. 15 metrov znižanja na tisoč metrov dolžine) in več vsak vojaški, brzotovarni, tovorni in delovni vlak seboj imeti dva vtikalna droga ali zavorne cokolje.

3. Vlakovni odpravniki izhodnih postaj, potem vlakovodja in ostali vlakospremljevalci, nadalje za signalne svetilke na čelu vlaka tudi strojevodja, so osebno odgovorni zato, da so signalna sredstva pri vlaku v stanju, ki je za službo pripravno.

4. K opremi vlakov za osebno ospremo spadajo še:

- Napisne table (table za označenje smeri in oddelkov);
- ključee za osebne vozove, plin in "klešče" za ščipanje vožnih listkov. Vlakovodja in vsak sprevodnik mora dobiti po ene klešče.
- naprsne svetilke za sprevodnike in
- v kurilni dobi rezervno cev za parno kurjavo (Dampfheizschlauch).

### Oddenek VIII.

#### Člen 67.

#### Zavorne priprave.

1. Kot zavorne vozove se sme v vlakih vporabljeni le take vozove, katerih zavorne priprave so v popolnoma dobrem stanju in ki omogočajo trdno zaviranje.



Iago gospodarstvu osobja. To zadnje pripomočke pri sestavi osebnega proračuna c. kr. . . . . za leto 1914, se bo določilo s posebnim odlokom.

Se vsekako pozivlja c. kr. . . . . da naj služevajoč se vseh sredstvih skuša potom primernih personalnih odredb, da se dejansko število osobje opravi v skladje z novim normiranjem osobja.

Pri temu se seveda vrši dopolnitev mest za uradnike z višjo šolsko izobrazbo (Status I) normiranih uradniških mest po statusu II b, potem dopolnitev mest na mestih po statusu II b normiranih mest poduradniških in železniških oficiantkih ter končno izpolnitev mest poduradniških in normiranje mest za sluge, korakoma po meri dejansko izpadenih slučajev v razmerju izpopolnjenega osobja, tozadevnih višjih kategorij.

V skupnem normiranju za centralno službo v količinskem razmerju z nadštevilno definitivno nastavljenih uslužbencev, je porabi kolikor mogoče manj pomožne moči za mesta stalnih ali nestalnih pomožnih delavcev in tedaj število tega osobja začasno primerno znižati ter eventuelno jih pritegniti tekočim poslom ne spadajočim službenim nerednim opravkom.

Kakor je razveseljivo razvideti iz osebnega gospodarstva ravnateljstva tekom leta, ima isto vrsto priznanja vrednih osebnih odredb že pred sedanjemu izdanju novega normiranja osobja in sicer večinoma neposredno po sklepu komisionalne normalne revizije za realiziranje dogovorjene spremembe v centralni službi.

C. kr. železniško ministrstvo pričakuje od c. kr. . . . . tudi za naprej razumno pojmovanje pomena in nujnosti akcije in da se bo ob vsaki priliki izmenjavanja osobja od pravilo manj porabne moči itd.

V svrhu orientiranja glede stanja te zadeve se c. kr. . . . . pozivlja da do nadaljne odredbe polletno in sicer do 1. marca, oziroma do 1. septembra (po stanju 31. januarja, odnosno 31. julija) poročati v kolikem se je posrečilo po potrebi ali smotreno izvedeti zboljšanje v notranjem izvrševanju službe in preprečiti pomnožitev dejanskega stanja osobja v dosego novega normiranja.

Te poročila je po stanju 31. januarja, odnosno 31. julija sestavljenih imenikov vseh po novem normiranju osobja za centralno službo nadštevilnih uslužbencev (enako če definitivni ali provizorični) — ločenih po oddelkih — in po dodatku rekapitulacije tega stanja po službenih kategorijah v vodravnem redu natančno izpolniti po sledečih rubrikah:

1. tekoča številka.
2. ime.
3. službeni naslov.
4. način vporabe.
5. na prosto normiranih mestih enih (enega).
6. v skupini (oziroma uradu).
7. zadnja kvalifikacija.
8. jezikovno znanje (izvzemši nemščine) in sicer:
  - a) v besedi;
  - b) v pisavi.
9. število in starost v lastnem gospodarstvu imajočih mlajših otrok.
10. uspešno dovršeni službeni izpiti.
11. a) rojstno leto; b) rojstni kraj.
12. pristojen v (kraj in dežela).
13. plačuje deležno dobo provizijskemu skladu, oziroma pokojnin;
14. plača.
15. pripomba.

Da se izogne morebitnim dvomom se ozreco poudarja, da se ima izvršiti sestavo prej navedenih seznamov neglede na sestavo in predlagane posebne imenikov v smislu določb tukajšnjega odloka z dne 14. septembra 1911 št. 63. 827 ex 1910 napram dosedaj veljavnemu normiranju in nadštevilnosti osobja.

Končno se da c. kr. . . . . na razmišljanje, če ne bi v svrhu olajšanje izvedbe omenjene akcije umestno, da se vse napram novemu normiranju nadštevilno osobje ob izplačevanju polnih stalnih prejemkov, da na razpolago za dobo dveh do treh let (do najdalje koncem leta 1915), eventuelno na pod-

lagi določb službenega reda za uslužbence avstrijskih državnih železnic par. 131, odstavek a, premešči v začasni pokoj.

Tudi v tej smeri se pričakuje izjavo c. kr. . . . . povodom prvokratnega tozadevnega poročila za katerega je predložilni rok z ozirom na prvo izdelanje prej omenjenih imenikov in s tem v zvezi večjega dela (poizvedovanja itd.) določen s 1. aprilom 1919.

c. kr. železniški minister  
Forster, s. r.

## Uprava avstrijskih železnic.

Na drugem mestu priobčamo „varčevalni“ odlok železniškega ministra; sledeči opis notranjega uradniškega poslovanja avstrijskih železnic bo najprimernejše pojasnilo način varčevanja modrih železniških uprav.

Avstrijske državne železnice so kakor pruske razdeljene po okrajih; obrat vodi in nadzoruje avtonomno okrajno ravnateljstvo. Na pruskem se zahteva za ustanovitev okrajnega ravnateljstva 1800 kilometrov obratne dolžine, pri nas pa le 1200; vključno temu, da je promet na pruskih železnicah od pet do deset krat večji nego v avstriji. Te razlike v prometu se pri nas ne uvažuje. V avstriji imamo ravnateljstva, ki so smešne karikature pravega okrajnega železniškega vodstva. Obstoj takih uradniških gnezd je za železniški obrat naravnost ogromne škode. Naj navedemo nekoliko števil.

Olomuški državno železniški okraj obsega 680 kilometrov obratne dolžine; 60 odstotkov dolžine pa obstoji iz lokalnih železnic, ki jih je tehnično obratno najlažje opravljati. Maksimum prometa na tej progi predstavlja trije do štiri vlakovni pari v štiriindvajset urah. Tudi promet na glavni progi je vse drugo kot zaznamovanje vredn. V vsem ravnateljskim okrajem vozi en sam par brzovlakov. In ta par brzovlakov vozi mnogokrat celo po deset oseb! Velika moderna postaja ima več prometa nego ves ta železniško ravnateljski okraj. In za opravljati tak „ogromni“ promet se je postavilo tukaj ravnateljstvo, ki je do pičice izpolnjeno z 45 uradi in skupin. V obratu samem je zaposlenih 158 uradnikov, v centrali pa 168! Torej 168 uradnikov nadzoruje delo ostalih 158! Zgodí se, da najvišji uradniki sedijo v centrali in da znašajo tako stroški za nadzorovanje delujočih mnogo več nego izvršitev dela samega. V eksekutivni službi je 4 inšpektorjev, 6 višjih komisarjev, 2 komisarjev, 5 pristavov in 2 aksistentov; skupno torej 19 uradnikov. V centralni službi je pa: 3 višjih inšpektorjev, 4 inšpektorjev, 3 višjih komisarjev, 8 komisarjev, 5 pristavov in 1 asistent; skupno torej 24 nadzorovalnih uradnikov v centralni službi. Pravi pojmi pritlikavstva tega železniško ravnateljskega okraja daje dejstvo, da je zaposlenih v eksekutivni delavniški službi le 5 uradnikov, medtem ko je v tej službi zaposlenih n. pr. severnim železniškim okraju 110 uradnikov. Temu nasprotno je pa olomuški državno železniški okraj opremljen z enakimi delavnimi in uradniškimi napravami kakor severno železniški okraj.

Še nekaj: V olomuškem ravnateljskim obratu je ena sama postaja z večjim prometom t. j. postaja v Olomucu. Ali ta postaja ne spada pa olomuško ravnateljstvo, temveč pod dunajsko severno železniško ravnateljstvo. Postaja v mestu, kjer ima ravnateljski okraj svoj sedež, spada pod dunajsko ravnateljstvo! Upravno tehnična nemnost. Imamo še drug enak slučaj. Postaja v Krakovu ne spada pod krakovsko državno železniško ravnateljstvo, temveč enako pod dunajsko severno železniško upravo.

Ravno tako majhen in drag zavod je ravnateljstvo Češke severne železnice. Obsega splošno 392 kilometrov prožne dolžine: v centralnih uradih je zaposlenih nič manj kot 145 uradnikov!

Nadalje c. kr. obratno vodstvo v Černovicah. Uredbe tega vodstva so enake pravemu železniškemu ravnateljstvu. Obsega 586 kilometrov dolžine; nad 80 odstotkov te dolžine porabljajo lokalne železnice. V eksekutivni službi je zaposlenih 7 uradnikov; v centralnem progov vzdrževalnem oddelku pa 17, od katerih je 8 višjih uradnikov. Oddelek je razdeljen v osem skupin, kakor zahteva tehnično uradni obris. Za vsakega

uradnika eksekutivne službe je torej tukaj cel ravnateljski urad. Pri skupni vlakopospeševalni in delavniški službi je zaposlenih 7 uradnikov, nad katerimi je predpostavljenih pri centrali 11 in sicer med drugimi 1 stavbni svetnik in nadinšpektor, 1 inšpektor in več drugih višjih uradnikov. Nadzorovanje dohodkov oskrbuje ravnateljstvo v Stanislavu. Vključno temu je v centrali čerновиškega okraja 99 uradnikov in višjih uradnikov. V centralnih uradih je zaposlenih 115 uradnikov; v eksekutivni službi je skupno 109 uradnikov!

Navedena tri ravnateljstva stanejo seveda precej milijonov. Zakaj so tukaj nihče ne ve. Pa imamo vendar na tucate reorganizacijskih komisij in stotine „praktičnih“ strokovnjakov, ki pa niso doslej še izrekli mnenje o koristi in potrebi take vrste obrata. Pač pa se sedaj govori o akciji, ki se bode izvedla pri ravnateljstvu v Černovicah. Uradniško obratno vodstvo se bo „izpopolnilo“! To obeta biti zanimivo.

Kaj porečejo k temu modre glave pri avstrijskemu železniškemu ministru? Skovali bodo morda drug odlok, ki bode priporočal „varčevanje“ — seveda ne na številu nepotrebnih uradnikov pri ravnateljstvih karikatura!

## Iz provizijskega sklada državne železnice.

Dne 14. decembra 1912 je bila seja odbora provizijskega sklada. Seja se je pečala z izredno važnimi zadevami. Zastopnik železniškega ministrstva je naznanil odboru, da je izvedba poldrugokratnega vračunanja za premikalno osobje v tolikem napredovala, da se že vršijo neposredna pogajanja s finančnim ministrom, upati je torej, da se bo končno toliko zahtevano poldrugokratno vračunanje vendarle izvedlo in tako izpolnilo utemeljene želje splošnega premikalnega osobja.

Glede vračunanja službenega časa za kotlarje se vršijo komisionelna poizvedovanja.

Zelo nezadovoljiv je odgovor predlogu, ki ga je stavil odbor dne 5. julija 1912 glede zvišanja vračunanja 90 odstotne stanarine na 100 kron z dnem 1. januarja 1912. Zastopnik železniškega ministrstva izjavlja sledeče: Ko se je leta 1906 za civilne državne uslužbence kakor tudi za državno železniško uslužbenec uvedlo vštevanje v pokojnino deleža poslovne doklade oziroma stanarine, se je določilo 40 odstotno vračunanje tedanje poslovne doklade oziroma tedanje dunajske stanarine. Od tedaj se je odmera poslovne doklade enkrat (1. aprila 1907) in odmera stanarine dvakrat (1. aprila 1907 in 1. januarja 1912) zvišalo, vključno da se je vsakikrat v tozadevnem zakonu ali odloku izrecno določilo, da ostane neizpremenjeno vštevanje v pokojnino odmere dela poslovne doklade oziroma stanarine.

Odstopitev tega načela v korist pokojninskega in provizijskega zavoda uslužbencev avstrijskih državnih železnic, ne da bi se začasno zvišalo delež poslovne doklade pokojnin civilnih državnih uslužbencev bi značilo večjo ugoditev zahtevam državno železniškim uslužbencem napram civilnim državnim uslužbencem. Iz tega razloga je pričakovati odločno nasprotovanje finančnega ministra predlagani odmeri.

Tudi ni nevaževati stroške, ki bi zahtevalo izterajne večjega dela stanarine v pokojnino in za katere ni pokritja. Sedanji odstotki stalnih prispevkov ne zadoščajo. Vštevanje sedaj vračunanih delov stanarine se je svoj čas skušalo pokriti potom zvišanja prispevkov za en odstotek na mezdi in štiri odstotkov na stanarini in po nadaljnjem zvišanju mezd po odstotnih prispevkov. Najširši krogi članov provizijskega sklada niso bili s tem zadovoljni.

Z ozirom na te razloge — pravi zastopnik železniškega ministra — se ne more v predlogu razpravljati in se zahtevano odklanja.

Če se zakonitim potom civilnim državnim vslužbencem zviša vračunanje dela poslovne doklade, bo tedaj seveda preskrbljeno, da se zahtevam državnih železniških uslužbencev ugodí.

Izjave železniško ministrskega zastopnika se ne vjemajo. O stališču ministra napram gori navedeni zahtevi bomo še spregovorili.

Odbor se je pečal nadalje z odgovorom ministrstva glede pritožbam delavcev severne železnice zaradi vračunanja obresti pri doplačevanju



v obrokih in glede zvišanja prispevkov za sklad akordnih delavcev.

Značilne so izjave ministrstva glede predloge sodr. Strasserja, da naj se za upravitelje hiš provizijskega sklada, po zaslišanju zastopnika izvoljenega odbora provizijskega sklada, izdela enotne inštrukcije, da se v vseh hišah uvede enake razmere in določi kompetence. Sekcijski svetnik pl. Glanz odgovarja na ta predlog sklicevajoč se na člen 39 provizijskega pravilnika, ki predpisuje poslovni krog, glasom katerega pristojni odboru predlaganje v vseh važnih interesov provizijskega sklada se tičejo zadevah po katerih pa ni pooblaščen posegati v upravo, ki pristojna po členu 36 omenjenih pravil izključno državno železniški upravi. Zastopati ima zlasti interese delavcev.

Kakor je videti se hoče onemogočiti uspešno delovanje izvoljenim zastopnikom članov provizijskega sklada in potrebno bo, da člani provizijskega sklada sami izrečejo glasno svoje mnenje glede poslovanja zavoda. Branitev njih interesov si predstavljajo drugačno, nego misli ministrstvo. Tudi na tem polju bo treba izvesti primerno akcijo.

## Dopisi.

### Razmere na državni železnici v Trstu.

Dne 9. t. m. so imeli občni zbor naši „rumenjaki“, ki si nadevlejo zelo pompozno ime „Jugoslovanski železničarji“, a ravno tako radi sprejemajo v svojo „zvezo“ tudi Neslovane, ako se jim posreči vloviti kakega takega kalina na svoje limanice. Občni zbor „zveze“ sam ne bi bil imel toliko pomena, da bi bilo vredno o njem pisati. Ali slučaj je nanesel, da je ravno v tisti številki „Edinosti“, ki je kot glavno glasilo zvezarjev prinesla poročilo občnega zbora, na drugem mestu članek pod zaglavjem: „Kako sovražijo slovensčino na železnici.“ V članku joka „Edinost“, kakor po navadi, da so razmere na kolodvoru državne železnice v Trstu skrajno slabe v jezikovnem oziru, da so vsi uradniki in tudi poduradniki Nemei, da je sploh toliko Nemecev kolikor službenih mest, ter da se k večjemu s kakim vratarjem ali delavcem se more slovensko govoriti in da bi morala vendar uprava državnih železnic upoštevati dejstvo, da tečejo proge tržaškega ravnateljstva skoraj izključno po slovenski zemlji. Potem pripoveduje „Edinost“, kako da je neki uradnik dal samolastno odstraniti slovenske tablice na direktnih vozovih Trst-Pariz, češ, da ne smejo Francozi vedeti, da teče vlak tudi po Slovenskem?

Morda ima tetka v tem oziru prav, ali usoda je ravno hotela, da je „Edinost“ v isti sapi poročala o velikanskih uspehih, ki jih je baje „zveza“ dosegla za slovenske železničarje — ker ima večino poslancev vedno zagotovljeno, kadar je treba interese železničarjev izdati. Posebne zasluge gredo v tem oziru slovenskim takozvanim narodnim poslancem, ki so ravno tako hrabro bežali iz zbornice, ko so prišli železničarski predlogi na glasovanje, kakor Italijani svoj čas iz Abesinije. Pa to za sedaj na stran. Obrnimo se k razmeram na državni železnici in osvežimo malce tetki „Edinosti“ in vsem onim, ki verujejo v njen evangelij, spomin.

Bilo je nekako okolo leta 1907, ko je bil ravnatelj državnih železnic gosp. Ruff; pod njegovim ravnateljstvom je bilo za ubogo železničarsko paro veliko, veliko boljše tako na gospodarskem kakor tudi na narodnem polju, nego je dandanes. Gospod Ruff je bil menda po rodu kakor tudi po mišljenju Nemece, ali nepobitno dejstvo je, ki ga vsi slovenski narodnjaki skupaj s sveta ne spravijo, da je bil vsaj oseboju in sicer vseh kategorij pravičnejši kakor današnji ravnatelj. Da, celo skušnje so lahko nižji uslužbenci v materinskem jeziku delali, kar pa danes ni več mogoče in Nemecev menda tudi ni bilo več kot danes na višjih mestih, saj to trdi sama „Edinost“. Samo nekaj pod Ruffom ni bilo menda v redu za „Edinost“: da je bil napram oseboju še precej prijazen in dobrohoten, v kolikor so mu nemreč dane razmere dopuščale, in zato je bržčas dobil prezgodaj modro polo, končno pa je imel še največjo hibo to, da mu slovenski narodnjaki niso bili nič kaj preveč simpatični ter da ni nekoč hotel gospoda dr. Mandiča sprejeti tako, kakor je imenovani gospod želel. Tedaj se je govorilo, da je neki

narodni poslanec zastavil ves svoj vpliv pri osrednji vladi za odstranitev „neprijateljnega“ funkcionarja, češ, da „preveč s socialisti koketira“, in g. Ruff je moral iti in prišel je gosp. Galambos. H kateri narodnosti se ta prišteva, nam ni znano, samo to vemo, da so mu ob prihodu z vsemi zvonovi zvonili v „Narodnem domu“ ter da mu je „Edinost“ pela „hozana“ kot Slovnanu, ki da bo bolj pravičen Slovincem v narodnem oziru, kakor je bil g. Ruff.

Z njim je prišel obenem neki g. kot podravnatelj, ki je baje Čeh in katerega ime slovenski železničar ne izgovarja prav lahko. In tedaj je bilo navidezno ustrezno Slovincem v narodnem oziru, ko je postalo na mah od zgoraj vse slovansko. V tem času se je rodil še drug slovenski Mesija v osebi g. Johanna Škerjanca, ki je ustanovil svojo zvezo. Da se lepo navzgoraj prikupi, si je jugoslovanska družbica izbrala za glavno ter edino sredstvo pobijanje socialistov, dobro vedoč, da to vodilni krogi najraje vidijo in pogosto tudi honorirajo in tako se vsaj nekateremu pomaga hitreje navzgor, če že ne vsem.

In tako so se tudi „razmere“ pri državni železnici izpremenile in sicer tako, da jih marsikateri železničar krvavo občuti. To je menda tisti velikanski uspeh, o katerem sta poročala gospod tovariš Škerjanec in gosp. Černigoj. Samo škoda, da sta vse pavšalno poročala in tako nismo mogli izvedeti, v katerem oziru se sedaj slovenskemu železničarju bolje godi. Morda v tem, da se je sedaj takorekoč vse ponemčilo, kar je bilo še prej slovenskega. Ali pa v tem, da so na državni železnici uslužbencem kakor tudi delavcem dohodke temeljito prikrajšali? Pa saj to ne bi bilo niti čudno, ko je pa g. Johann že pred dvema leti trdil, da je na državni vse njegovo, to se pravi, organizirano v „Zvezi“. Sicer pa je Johann pozabil mnogo poročati. Tako se ni spomnil mrtvih, kar bi bila njegova dolžnost, posebno pred kratkim preminule podružnice v Kranju.

Upajmo, da bo k letu zopet občni zbor, da bo g. Johann zopet poročal o velikanskih uspehih in da bo „Edinost“ zopet kot sedaj jokala, da se nam vedno slabše na jezikovnem polju godi. Upajmo, da bo do takrat še nekaj kalinov ostalo z zavezanimi očmi in možgani.

H. B.

**Celje.** — Pred leti, ko se je na tukajšnji postaji še delalo na akord, je bilo v navadi izvoliti zaupnike, ki so branili in zastopali na kompetentnem mestu želje in interese delavcev. S temi zaupniki se je prejšnji postajenačelnik Frankem mnogokrat posvetoval. Pritožbe delavcev v skladišču je Franken uvaževal in nedostatke odstranil. S sedanjim postajenačelnikom je pač nekoliko drugače. Zastoj ni bilo se pritoževati pri temu gospodu o delavnih in mezdnih razmerah. K večjemu bo odgovoril pritožbam s poostitvijo položaja. Enakih pravic za vse oseboje se ne prizna. Sploh se je sedaj spremenilo nele razmerje med uslužbenci in predpostavljanimi, ampak tudi razmerje med delavci in delavci. In to po zaslugi seveda gospoda postajenačelnika Küglerja. Uveden je zdaj sistem protežiranja in preganjanja. Ljubljenci postajenačelnika se nimajo ravno pritoževati; drugače pa je z onimi ki jih ima Kügler na piko. O zaupnikih se noče ničesar slišati. Ko se je nadzorniku, ki ga je poslalo ravnateljstvo, sporočilo pritožbe in nedostatke in je ta potem zaukazal da se imajo izvoliti zaupniki, je bil Kügler hudo poparjen. Vršile so se volitve in izvoljena sta bila sodruga Felicijan in Filipič. Ta dva zastopnika nista bila Küglerju po godu. Začel je rjoveti zlasti proti sodrugu Felicijanu. Intrigiral je toliko časa, da so ga premestili iz Celja v Opatijo; plačalo se mu je tudi selilne stroške. Le da se ga je postajenačelnik iznebil. Sodruga Filipiča se je hotel tudi na poseben način izneveriti. Neki nemško nacionalni pristaš je napisal na vratih stranišča, da je Filipič tat. To je zadostovalo namenom postajenačelnika. Filipiča so aretirali. Ali morali so ga tudi takoj izpustiti, ker se sploh ni znalo povedati policiji, zakaj da se ga je aretiralo. Ko se je zvedelo, kdo da je napisal ono nesramno obtožbo in se zahtevalo zadoščenje na sodniji, se je pa sodnijskemu postopanju v prvi vrsti vprl postajenačelnik sam, češ, da se tako dotičnika spravi ob kruh. Zakaj pa ni Kügler mislil na take morebitne posledice, ko je dal aretirati Filipiča?

Imamo še mnogo drugih zgovornih slučajev. Dne 10. marca je imel vlak 948 precej zamude.

Stroj je potreboval vode. Strojvodja je zapeljal lokomotivo na tir, kjer bi dobil vodo. Delo zastoj. Preslavni predsednik društva nemško nacionalnih železničarjev. Grof Pumpenwärter je imel tisti dan opravila pri dugem spolu in je pozabil pripraviti vodo za stroj. Grofa se ni zato grajalo; pa tudi ravnateljstvu se ga ne bo, kakor je v navadi za druge naznanilo. Protežirancev je tukaj mnogo in raznovrstnih. Z dvojno mero se deli pravice in dolžnosti oseboja. Take razmere zahtevajo temeljito spremembo.

**Celje.** — Za človeka, ki se smatra velikanom, mora biti mučno vedeti, da je le navadni sesalčni strežaj. Žilica ne daje miru ob zavesti velike vloge in klavrne usode. Kaj biti in kako biti? Nesrečnemu sesalčnemu velikanu so se porajali načrti in usiljevale misli. Nazadnje se mu je zdelo, da je najboljšje pričeti pot navzgor s pomočjo tovarišev. Pa se je ojunčil in razglasil za — mesija železničarjev. Napovedal je boj socialistom in ustanovil krajno skupino nemškega „Reichsbunda“. „Skupina“ je seveda izvolila njega za predsednika. To je že nekaj.

Ljudje v Celju in okolici se zdaj natihoma povprašujejo: Poznate vi nekega Grafa? — Ne, kdo je ta? — Kaj še ne veste? Predsednik skupine nemških železničarjev! — Kdo ga je pa izvolil? — Gospod Findeisen, podpredsednik nemško nacionalne stranke. — Findeisen vendar ni železničar! — To je brezpomembno. Ljudje imajo pred Grafom velik respekt. Uradniki celjske postaje, ki so člani „Reichsbunda“, se kar tresejo pred slavnim Grafom. Odkar je Graf zadobil naslov „Predsednik“ ni več miru na postaji. Saj bi šlo vse v redu, če ne bi bilo teh nadležnih socialistov, ki kljubujejo vsakemu poskusu razdiranja enotne organizacije. Odpor pospešuje pristransko ravnanje postajenačelnika, ki podpira stremeljenja domišljavega Grafa.

Vsekakor pa nasvetujemo domišljavemu, po slavi hrepenečemu „Obmannu“, da naj svoje silno poželenje po časti in glori ukroti in da se po možnosti čimprej vrne k svojim kotlom. Kot sesalčnega strežaja ga respektiramo, kot predsednika nacionalnega društva ga pomilujemo. Slava omami. Premnogo žrtev je že zahtevala slava. In ne bi radi prištevati vrstam teh žrtev tu di našega ženialnega Grofa. Sicer pa je še nekaj praznih mest po norišnicah.

## Domače vesti.

**Volitve delegatov v zavarovalnico zoper nezgode** so končane in so naši kandidati izvoljeni. Za tržaški ravnateljski okraj državnih železnic sta dobila: sodr. Tschöfönig kot delegat 4019, sodr. Flaschberger kot namestnik 4008 glasov. Razpršenih je bilo 66 glasov. Raznih glasovnic se niti štelo ni, ker ni bilo protikandidatav.

Kakor je iz teh volitev razvidno, je slovenski narodni klub že skoraj popolnoma zaspal. Spominjamo se še, kako so se pri zadnjih volitvah v ta zavod narodnjaki posluževali naših letakov in na slovenski strani letaka prilepili imena svojih kandidatov, dočim so na drugi strani pustili imena naših. Ali tudi to jim ni pomagalo iz zagate.

Od tedaj pa gre vedno bolj navzdol. Pri zadnjih volitvah v personalno komisijo drž. žel. si je Z. J. Ž. izposodila našega sodruga kot kandidata in je pri tem imela smolo, da si je izbrala ravno predsednika naše skupine v Dalmaciji v to svrhu, ki pa ni hotel o narodnjaški limonadi nač vedeti. Bila je pač smola, da so se ti ljudje tako grdo prevarili. Da se pa temu sedaj ognejo niso topot niti kandidatov več postavili. Če pa je kaj družega temu krivo. Zelo verjetno je, da so se smoli izognili že raditega, ker za tako važno mesto sploh nimajo sposobnih ljudi. Če bo „Zveza“, tako lepo napredovala, se ji bo kmalu zapelo: „Requiescat in pace!“

**O naraščajoči draginji** piše osrednje glasilo nemških sodrugov sledeče: začetkoma so bili veleagrarci, ki so odirali ljudstvo. Zvišali so cene živil. Za njim je prišel strojarski kartel. Zvišali so cene usnja in podplatov. Zdalj so pa prišli na vrsto čevljarjski tovarnarji. Zveza tovarnarjev, ki eksportirajo obuvala, je sklenila zvišati za 15 odstotkov cene obuvala. Delavec, ki bo hotel svoje otroke obuti, bo moral plačati obuvala petnajstodstotno višje. Ako njegov zaslužek ne premore toliko, naj



pa pošlje otroka bosega v šolo! En del zasluska ugrabijo agrarci, drugi strojarski kartel, tretji pa tovarnarji obuvata. In se še najde takih neumnežev, ki pravijo, da je zvišanje delavskih mezd, ki provzročajo splošno draginjo!

**Avstrijski državni dolg.** Avstrijski državni dolg je od leta 1862 pa do 1912 narasel za okroglih 7460 milijonov kron. Leta 1862 je znašal 1912 milijonov, pretečeno leto pa 12.372 milijonov kron. Obresti so v teh letih narastle od 220 na 488 milijonov kron. Pred 50 leti je plačeval posamezen državljani 256 kron državnega dolga; sedaj plačuje letno 429 kron. Prebivalstvo je v tej dobi narastlo za 50 odstotkov. Državni dolg se je pa pomnožil za okroglih 152 odstotkov. Davki so narastli za 207 kron. Zdaj se pripravljajo nove dolgove in nova davčna bremena. Izprešati se hoče še bolj revno prebivalstvo. Le izstradati ljudstvo in zadolžiti državo znajo naši modri ministri.

**Razdelba dohodkov v Avstriji.** Iz poročila finančnega ministra o določitvi osebno dohodninskega davka v letu 1910 posnemamo, da je bilo v tem letu določenih izplačevanju osebno dohodninskega davka 1.304.755 oseb. Konec leta 1910 je štela Avstrija 28.321.088 prebivalcev. Torej le 4.62 odstotkov vsega prebivalstva ima 1200 kron davčno obveznih dohodkov.

Od teh davkoplačevalcev imajo dohodkov	od	do	2.000 kron	725.541
"	2.000	"	4.000	376.564
"	4.000	"	6.000	100.831
"	6.000	"	10.000	59.028
"	10.000	"	15.000	20.199
"	15.000	"	20.000	8.288
"	20.000	"	40.000	9.604
"	40.000	"	60.000	2.539
"	60.000	"	80.000	1.099
"	80.000	"	100.000	5.191
"	100.000	"	200.000	985
"	200.000	"	300.000	226
"	300.000	"	400.000	98
"	400.000	"	500.000	57
"	500.000	"	600.000	24
"	600.000	"	760.000	19
"	700.000	"	800.000	13
"	800.000	"	900.000	12
"	900.000	"	1.000.000	12
"	1.000.000	"	1.500.000	18
"	1.500.000	"	2.000.000	9
"	2.000.000	"	3.000.000	3
"	3.000.000	"	4.000.000	3
"	4.000.000	"	5.000.000	3
"	25.680.000	"	"	1

Iz teh števil je razvidno, da imamo v Avstriji le 1.100.000 oseb, s 1200 do 4000 kron letnih dohodkov. Okolo 13.000.000 oseb (ako vračunamo otroke, ki nimajo dohodkov, po 50 odstotkov vsega prebivalstva) nima niti 1.200 kron letnih dohodkov. Izgovorne številke. 13 milijonov oseb, ki nimajo niti za najnujnejše potrebščine zadostnih dohodkov. Si vlada vpraša, kako naj preživljajo ti ljudje sebi in svoje družine? Pa kaj zato, ko smo mogočena država z vedno modernejšimi kanoni in večjimi vojnimi ladijami.

**Molohov tribut.** Londonski list „Daily News“ je sestavil vsoto neposrednih izdatkov, ki jih nalaga evropskemu ljudstvu doba blazne, imperalistične oboroževalne tekme. Številke so strahotne in kažejo nad vse nazorno, koliko da je veljala državna umetnost zadnjih dvanajst do štirinajst let, kakor jo izvršuje višja modrost vladajočih krogov v Evropi.

Za vojaštvo so izdale naslednje velesile: (izdatki so označeni s šterlingi, 1 šterling — 24 K):

	pred 1900	danes
Angleška . . . . .	19 milijonov	28 milijonov
Nemčija . . . . .	30½	41½
Francoska . . . . .	25½	36½
Rusija . . . . .	50½	56½
Avstroogrska . . . . .	12	15½
Italija . . . . .	11	17

Skupaj . . . 148½ milijonov 195½ milijonov.

Šest evropskih velesil izda danes za 47 milijonov funtov šterlingov ali 1128 milijonov kron več za vojaštvo več kakor ob koncu preteklega stoletja. In če bomo primerjali prihodnje leto, kakšne številke nam bodo tedaj plesale pred očmi, ko vse evropske velesile že sedaj napovedujejo pomnožene izdatke?

195 in pol milijonov funtov šterlingov ali 4692 milijonov kron — to je ena plat molohova, na drugo strani nam reži nasproti še vse strašnejša slika. Za mornarico so izdale velesile v milijonov funtov šterlingov:

	pred 1900	danes
Angleška . . . . .	23½ milijonov	44 milijonov
Nemčija . . . . .	6	22½
Francoska . . . . .	12	17
Rusija . . . . .	9	17½
Avstroogrska . . . . .	1½	5½
Italija . . . . .	5½	8½

Skupaj . . . 57½ milijonov 115½ milijonov.

Letni izdatki za mornarico šestih velesil so se torej v dobi 12 do 14 let povečali za 57½ milijonov funtov šterlingov ali za 1368 milijonov kron, torej so se podvojili. Če primerjamo izdatke Avstrijsko-Ogrske za mornarico pred 1900 in danes, vidimo, da so štirikrat večji.

Napravimo za Avstrijsko-Ogrsko še tale račun: 378 milijonov kron za vojaštvo + 138 milijonov kron za mornarico — 516 milijonov kron. Vsekakor je ta račun prav lepo izpričevalo za naše finančne umetnike v ministrstvih. 516 milijonov kron iztisniti iz ljudstva, ki živi v tako slabem gmotnem položaju kakor ravno avstrijsko, je umetnost prve vrste in največji zločin. Mogoče je le zato, ker je od 516 poslancev, ki bi morali skrbeti za dobrobit ljudstva, okoli štiristo vladnih hlapcev in podreptnikov. Pred volitvami plamt njih sree le za ljudstvo, na Dunaju komaj čakajo na prvo priliko za izdajstvo ljudskih koristi.

Na leto izda sedaj šest evropskih velesil za militarizem na suhem in za mornarico 7458 milijonov kron, pred l. 1900 so izdale 2514 milijonov kron, izdatki so torej narasli za 50 odstotkov.

Vzporedno z izdatki za militarizem je narasčal dolg poedinih velesil. Državni dolg velesil je znašal v milijonih funtov šterlingov:

	pred 1900	danes
Angleška . . . . .	634	685
Nemčija . . . . .	105	270
Francoska . . . . .	1200	1301
Rusija . . . . .	715	957
Avstrijsko-Ogrska . . . . .	555	732
Italija . . . . .	516	553
Skupaj . . . . .	3725	4498

Od leta 1900 dalje so se zadolžile velesile z 773 milijonov funtov šterlingov ali za 18 in pol milijard kron. Če plačujejo od tega dolga najnižjo obrestno mero, recimo le po 3 odst., tedaj znašajo obresti na leto 816 milijonov kron.

Moloh pogoltni v teh velesilah skupno: Vojaštvo na suhem 195 in pol milijonov funtov šterlingov, mornarica 115 in eno četrtino milijonov funtov šterlingov, obresti od državnih dolgov 145 milijonov funtov šterlingov; skupaj 455 in tri četrtine milijonov funtov šterlingov.

Skoraj 11 milijard kron na leto zmeče ljudstvo šestih velesil molohu v žrelo!

Morda ne bo preteklo leto dni in izdatkom za armado na suhem in mornarico se bodo pridružili redni izdatki za zračno brodogradnjo. Prvi znaki za redne izdatke zračnega brodogradnje se že kažejo. Že je avstrijski nadvojvoda potrkal na patriotizem avstrijskega prebivalstva: daruj za zračno brodogradnjo, ki smo ga seveda vse bolj potrebni kakor šol, starostnega zavarovanja, bolnišnic itd. Socialno politične zahteve se zde avstrijski vladi le sentimentalna fraza: naj se le množe analfabeti, naj mrjo stari ljudje od lakote po nečednih kolibah, naj životari delavstvo še dalje po zadehlih stanovanjih in se hrani s suhimi skorjami, samo da lahko pokažemo sosedom na tisoče topov, tucat drednotov in letal, samo da bodo železarski baroni še nadalje vlekli visoke dividende.

**Delavski boji na Španskem.** — Sodr. Roman Cordoneillo, tajnik španske železničarske organizacije, poroča o delavskem gibanju na Španskem sledeče: Španski proletariat se je po dolgoletni apatiji zopet probudil. Organizira in bojuje se navdušeno povsod; organizacije rastejo; razredni boji zavzemajo vedno širše oblike. Delodajalci nočejo priznati delavskih organizacij. Delavce provocirajo na vse mogoče načine; državne in cerkvene oblasti so vse na strani delodajalcev; teh se kapitalisti brezpogojno poslužujejo, da

uničijo obstoječe organizacije in onemogočijo postanek novih. Razredni boj je zato tukaj tem ostrejši in nevarnejši. Vlada preganja in zapira voditelje organizacij, misleč, da se ji posreči tako zatreti gibanje in desorganizirati delavce. Delavce pa, ki so zvesti in neustrašljivi člani svojih organizacij, se enostavno izpre. Tako se je postopalo proti organiziranim zidarjem. 10.000 organiziranih zidarjev je zveza delodajalcev izprla, 9 mesecev so izprti zidarji vstrajali v boju. Izprte zidarje so podpirale gmotno vse delavske organizacije na španskem. Vstrajni boj je končal s popolnim uspehom stavkajočih, ki so bili vsi zopet vzeti na delo pod pogoji, ki jih je stavila organizacija. Delodajalci so morali četudi neradi priznati organizacijo. Poskusi od strani kapitalistov, vlade in cerkvenih oblastij, da bi se gibanje udušilo in organizacije uničilo se še vedno ponavljajo, toda brezuspešno. Organizacije se utrjujejo ne prestando vkljub provokacijami kapitalistov in reakcije vlade.

Kmalu po končanemu omenjenemu gibanju so delodajalci pričeli z izporom organizacij drugih stavbinskih strok. Tako so bili kar zaporedoma izprti organizirani pleskarji, tla-karji, steklarji, štukaterji, železarji itd. itd. Napadu kapitalistov združenih z vlado., so se delavci junško uprli. Kapitalistični prepotenci se niso udali in tudi topot se ni mogel požrešni španski kapitalizem ponášati z zmago. Železarji n. pr. proti katerim zlasti so bili kapitalisti neizprosni, so sklenili po 19 tedenskem boju se raje skupno izseliti, nego vrniti se na delo pod pogoji ki so jih zahtevali kapitalisti. Zdad zapuščajo z združenimi svoje kraje, da si poiščejo izven domovine boljše delavne pogoje. Izprti železarji so poznani zmožni kvalificirani delavci. Tako zgubiva domača industrija najboljše delavne moči.

Junško žrtvovanje in vstrajni boji niso besne kapitalistične spekulante spametovali. Pripravljajo se na nove napade proti probujajočemu se delavstvu. Reakciji kapitalistov, vlade in cerkvenih organov ne bode skratka konec. Odpor delavstva je kapitalistične odiralce tako razburil, da so sedaj izprli 30.000 delavcev vseh stavbinskih strok. In zopet se delavstvo junško bori za svoje koalicijsko pravo in proti prepotenci kapitalizma in dezpotizma vlade, ki brani ob vsaki priliki in z vsemi sredstvi brutalne želje španskih izkoriščevalcev. Za posledice boja, ki se ga usiljuje delavstvu so odgovorni koalizirani kapitalisti in v prvi vrsti vlada sama. Špansko delavno ljudstvo živi danes v duhu novih idealov svobode, stremi po uresničenju socialističnih načel; vkljub mnogim težavam, vkljub napadom in reakciji se bo brezdvomno imponiralo. Organizirano delavstvo je vajeno zmage. Kruta reakcija bo probujenje španskega proletariata le pospešila in izpopolnila. Boja se organizirano delavstvo ne straši. Kakor povsod, tako tudi na španskem se bode proletarska razredna internacionala uveljavila. Izporom kapitalistov odgovarja delavstvo s splošno stavko. Odpor delavstva ni lahko premagati. Španski kapitalisti se bodo že prepričali da ni mogoče ustaviti razredni razvoj.

**Položaj južne železnice.** Listu „Frankfurter Zeitung“ naznanjajo z Dunaja, da se bodo prihodnje dni zopet nadaljevala pogajanja med zastopniki uprave južne železnice in vlade. Neka velika banka, kateri južno železn. društva doslej nepripada, nasvetuje, da naj se južna železnica podržavi, ali pa naj se obrat združi z državno železnico. Nasvet se spravlja v zvezo z večjimi nakupi akcij južne železnice. Izvedbi načrta kljubujejo nepremagljive zapreke. Obligacije bi zahtevale večje denarne žrtve, nego se jih je preračunalo v prejšnjem načrtu.

**Disciplinarne kazni na južni železnici.** Ravnateljstvo južne železnice hoče usiliti svojim uslužbenecem moralno zavest službenih dolžnosti potom neprestanemu naravnost drakonskemu disciplinarnemu kaznovanju. Predvsem si usojamo vprašati ravnateljstvo južne železnice, če je v to pooblaščen. Doslej so bile disciplinarne kazni podvržene kontrolnim organom, ki so o zadevi imeli protokol. Uslužbenec je bil doslej izročen razpologjenju nadzornikov. Dokler se ne uredi na boljši način sistem kaznovanja, bodo nedostatki, pritožbe in krivice na dnevnem redu. Enotnih jasnih določb glede preiskavanja in kaznovanja ni. Vsako ravnateljstvo ima drugačen kazenski sistem. Zlasti pa občutijo posledice takega nereda sprevidniki



osebni vlakov. Ne zagovarjamo službene nesposobnosti. Ali opravičeno smemo trditi, da je sedanji način kaznovanja krivični, zlasti pa za sprevodnike osebnih vlakov, ki vsled svojega službenega delokroga in razmerja najpogosteje zapadejo disciplinarni kazni.

Reforma in ureditev kazenskega sistema je tukaj nujno potrebna. Navedli bi lahko celo vrsto zgornjih slučajev nepravilnega kaznovanja. Dosedanji sistem se hoče mesto reformirati še poostri. Najbrže bo treba tudi v tem oziru spregovoriti resno besedo in tudi prav resno zaročiti.

**Prometni razvoj državnih železnic.** Obratni dohodki državnih železnic so tekom leta 1912 narastli za 60 milijonov kron. Napram proračunu prejšnjih let so dohodki narastli za okoli 29 milijonov kron. Državni dohodek, za pokritje katerega je še vedno treba okoli 40 milijonov kron, se s temi dohodki znatno zniža. Dohodki državnih železnic za leto 1913 so izredno visoko preračuneni. Preliminarni za 802 milijonov, t. j. za 44 milijonov več nego v proračunu za leto 1912 in so za okoli 15 milijonov višji od dosedaj znanih resničnih obratnih uspehov po letu 1912. Na vsak način mora nastati jako ugodna konjunktura, da bo mogoče doseči tako visoko svoto dohodkov. Meseca januarja in februarja t. l. se je promet dovoljno razvijal, če tudi je pričakovati z ozirom na politični položaj pojevanje prometnega gibanja. Meseca januarja so narastli dohodki za kakih poldrugih do dveh milijonov kron; meseca februarja pa, kolikor je dosedaj znano, je zlasti narastel tovarni promet. Prevažalo se je mnogo železa, premoga, drv in raznega zgradbenega materiala.

Temu nasprotno pa se v Galiciji pojavlja nazadovanje, ki ni nepričakovano, ker je dežela največ trpela vsled političnih zmešnjav.

## Iz okrožnih in uradnih listov.

**Okrožnica južne železnice št. 1306-a** glede poroke članov pokojninskega zavoda južne železnice.

### (Pokojninski sklad)

V smislu okrožnice 458a 1907, oziroma okrožnice 320-a 1912 in okrožnice 551-a 1912, se nalaga članom pokojninskega zavoda za uradnike oziroma sluge, ki se po preteku vračunanih osmih službenih let poročijo, da naj poroko najkasneje tekom štirinajstih dneh potom pismene vloge naznanijo upravnemu ravnateljstvu. Vlogi je priložiti poročni list in krstni ali rojstni list so-proge.

V svrhu lažje izvedbe tega naznanila se za- loži posebna tiskovina (obrazec F št. 158).

## Inozemstvo.

**Načrt za zgradbo železnice na Kitajskem.** Da bo anglo-saksonski kapital izkoristil gospodarski položaj nove Kitajske je bilo pričakovati. Akejske družbe na angleškem hočejo čimveč pa tudi čim hitreje izkoristiti ugodni moment v vzhodni Aziji. Podjetja tujih kapitalistov se množijo. Denarni zavodi se pečajo z izvedbo načrtov, ki jim bodo doprinesli ogromno profite. V zadnjem času so se vršile razprave glede zgradbe železnic po vseh večjih krajih Kitajske. Vlada je sedaj pooblastila predsednika nove kitajske republike, da naj nadaljuje pogajanja v Londonu in sklene pogodbo. Za zgradbo nove železnice bodo potrebne večje rudniške koncesije. Zgradba bo zahtevala več milijardov. Za izdelanje načrta se je pred meseci sešla korporacija kitajskih železniških družb. Načrta se ne bo mnogo spremenilo ali reduciralo. Železnica bo obsegala 96.000 kilometrov proge; zgrajena bo v 10 letih. Na izvršitev velikega načrta ne bodo uplivala politične prednosti ali ugodnosti. Velikost in pomen načrta najbrže kitajci sami ne pojmuje zadostno. Mnogi dvomijo, da bi se dalo načrt popolnoma izvesti. Sunjatsen pobija dvom sklicevajoč se na Ameriko, ki je zgradila, od leta 1881 do 1890 60.000 milj železniške proge, v kljub temu, da ni bilo tam na razpolago toliko pomožnih sredstev, delavcev itd. kakor jih je najti na Kitajskem.

Zgradba bo stala 12.5000 milijonov mark. To je brezdvomno ogromno svota. Ali brezpo- membna ja taka svota napram velikimi prednosti in ugodnosti, ki zadobi z zgradbo moderne velike železnice državno bogatstvo in gospodarski razvoj na Kitajskem.

**Centralizacija angleških železničarskih zvez.** Troje najvažnejših zvez angleških železniških nastavljenecv in sicer zadruga združenih železniških delavcev, splošna zveza železniških nastavljenecv in zadruga signalnih in ogibnih čuvajev, so sklenile združiti se v skupno centralizirano zvezo vseh železniških uslužbencev.

Nova skupna zveza šteje 180.000 članov in je torej najmočnejša enotna organizacija na angleškem. Zveza poseduje nad 10 milijonov mark. Le organizacija strojevodij in kurjačev, ki združuje nad polovico tega osebja, ne pripada splošni enotni zvezi. Člani te organizacije so glasovali za federativno zvezo. Nova centralizirana zveza združuje sedmi del organiziranih železničarjev na angleškem in pričakovati je za gotovo, da se bodo v najkrajši dobi združile tudi vse ostale organizacije na enotni centralizirani podlagi.

**Pruski železniški načrt.** — Pruski poslanski zbornici je predložen posojilni zakon za zgradbo Predloga zahteva svoto 542.520.000 mark in sicer v svrhu zgradbe glavnih in stranskih železnic 134.075.000 mark; za zgradbo drugih tirov 109.971.000 mark; za izvršitev raznih zgradb na državni železnici 190.000.000 mark in za nadaljna zgradbena dela na manjših železnicah 7.500.000 mark.

## Železničarji!

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

## Raznoterosti.

**Rezervni skladi kraljev.** Njujorski list „Sun“ pripoveduje s posebnim ponosom in poudarkom, da evropski monarhi ne zaupajo svoje imetje evropskim denarnim zavodom. Princi, cesarji in kralji Evrope zaupajo svoj denar ameriškanskim bankam, ki kujejo iz teh ogromnih svot ne male kapitale. V zadnjem letu se je svota kapitalov evropskih gospodov naložena v ameriškanskih velikih bankah za mnogo pomnožila. „Sun“ pravi, da se evropskim gospodom kapitali prav dobro obrestujejo pri ameriškanskih industrijskih in železniških bančnih zavodih. Ruski car n. pr. je delničar cele vrste ameriškanskih železniških družb; okoli 25 milijonov kron je že naložil v ameriškanske delnice. Car dobiva od združenih držav preko 2 milijona mark obresti za naložene kapitale. Juri V. je naložil v ameriškanske industrijske papirje preko 20 milijonov mark; nemški cesar okoli 12 milijonov po 5 odstotni obresti. Pruski princ je delničar s 4 milijoni mark kanadskih železniških podjetjih. Seveda so si zbrali Ameriko za svoj zaklad tudi kralji Italije, Grške, Danske, Belgije in tudi Alfons XIII. ne manjka med ameriškanskimi delničarji. Cesarica Evgenija je delničarka njujorske banke samo za 40.000 kron. Le avstrijski cesar in papež ne zaupata svoje imetje ameriškanski industriji.

Vidi se — ako odgovarjajo informacije „Suna“ resnici. — da obvlada strah pred posledicami vojne ali drugih državnih nesreč celo najvišje evropske kroge.

## Poročila o shodih.

**Trst II.** — Dne 17. marca t. l. se je vršil v prostorih gostilne „International“ pri Razpotniku, vredni letni občni zbor skupine Trst II. Zborovanje je bilo izredno dobro obiskano. Predsedoval je sodr. Padar, ki je ob enem podal predsedniško poročilo. Iz poročila predsednika kakor iz poročila blagajnika, je razviden znaten napredek skupine. Število članov narašča neprestano.

Priredilo se je mnogo shodov in sestankov, izvedlo se je razne akcije v prid izkoriščenega državnega železniškega osebja. Vse to delo ni bilo brez učinka na tovariše pri državni železnici, ki so uvideli korist in pomen dobro poslušajoče naše skupine. Znatnemu napredku je pripomoglo zlasti vztrajno delovanje odbornikov, ki so naloženo jim nalogo v popolni meri izvršili.

Na občnem zboru so poleg odbornikov govorili še sodr. Weigl od centrale in sodr. Kopač, ki je zastopal tajništvo organizacije. Resno in važno zborovanje je zapustilo med navzočimi najboljši utis. V novi odbor so bili izvoljeni sledeči sodrugi: Padar A., predsednik; Neber A., podpredsednik; Batič I., II. podprednik; Sadel, zapisnikar; Sklener, II. zapisnikar; Naidič A., blagajnik; Vetrič, II. blagajnik; Toplak III. blagajnik; Gupf, knjižničar; Pantner, II. knjižničar; Schnabl, preglednik; Franc F., II. preglednik; Ilńczyk, III. preglednik. Člani odbora: Zink, Kreutzer, Klakočovnik, Hladnik, Čeč, Tschöföngig in Rupnik. Zaupniki: Meze, Wernegger, Plavec, Maratti, Pregel, Podleznik, Šorč, Sauli, Ertl, Šojeri Sklener, Schwerer in Trelec.

**Gorica I.** — Dne 15. marca se je vršil tukaj izredno dobro obiskan shod naše skupine. Na dnevnem redu je bilo poročilo o konferenci delavskih odborov in razprava o predloženih zahtevah. Shod je otvoril in mu predsedoval sodr. Mozetič. Poročal je sodr. Kopač, ki je v daljšem zanimivem govoru pojasnil predložene zahteve delavstva južne železnice. Točko za točko je govornik raztolmačil na popularen in razumljiv način. Poročilo so navzoči z odobravanjem vzeli na znanje. Poročal je nadalje v italijanskem jeziku sodr. Golouh. Odobravanje med in po končanem govoru je pričalo, da so našle besede sodr. Golouha pravi odmev med zavednimi navzočimi delavci. Predsednik skupine sodr. Mozetič je glede poročila podal še posebno pojasnila in sprožil važne nasvete. Javil se je besedi tudi sodr. Calligaris, ki je opisal bedni položaj profesionistov, za katere bo treba izvesti posebno akcijo, da se njihov položaj zboljša. Neznosni položaj — povdarja sodr. Calligaris — omogočujojo profesionisti sami, ker se odtujujejo organizaciji. Končno je predsednik sodr. Mozetič spominjajoč se petindvajsetletnice socialističnega delovanja sodr. Kopača, izrazil v imenu navzočih in vseh članov skupine iskreno hvaležnost zavednih železničarjev za neumorno petindvajsetletno delovanje sodr. Kopača v prid delavske organizacije in socialistične stranke. — Shod je imel resni tok. Pojasnilo se je položaj in zahteve železničarjev in pozabilo se ni tudi splošne politične dogodke in boje delavske stranke. Koristni shod je zapustil med navzočimi najboljši utis.

**Kormin.** — Občni zbor skupine v Korminu se je vršil 16. marca ob nepričakovano veliki udeležbi. Dvorana je bila nabito polna zavednih železničarjev. Že udeležba samo je pričala o razveseljivem napredku skupin, ki ga je bilo opaziti zlasti v zadnjem poslovnem letu. Zboru predseduje sodr. Lorenzon. Pozdravlja navzoče in konstatira popolno udeležbo. V zadnjem poslovnem letu je skupina znatno napredovala. Število članov se je skoraj podvojilo. Odbor je bil na svojem mestu. Vršili so se razni shodi in sestanki. Interveniralo se je v mnogih slučajih. Delo ni bilo brez uspeha. Ne da se utajiti koristi naše skupine. Železniško osebje se zaveda tega in se zato v vedno večjem številu pridružuje naši organizaciji. Pričeto delo bomo nadaljevali, da bodo naše vrste vedno močnejše in naše delo v prid železničarjev vedno uspešnejše. Poročilo se je odobrilo. Sodr. Lorenzon je žel za svoje neumorno delo v prid skupine priznanje mnogoštevilnih navzočih. Govorila sta nadalje sodruga Golouh in Kopač. Poročilo obeh sodrugov so navzoči sprejeli z navdušenim pritrdjevanjem. V odbor so bili izvoljeni sledeči sodrugi: Lorenzon, predsednik; Reich, podpredsednik; Zvriz, blagajnik; Zorzon in Zanuttin zaupnika za progovzdrževalne delavce; Marsan in Gobet zaupnika za prometne delavce. — Ko se je pojasnilo še razne lokalne zadeve, je predsednik sodr. Lorenzon, pozivljajoč navzoče na nadaljno neumorno delo za našo stvar, zaključil uspeli shod, ki bo zavedne sodruge v Korminu bodril v boju in agitaciji za razširjenje in ojačenje naših skupin.



**Jesenice.** — Dne 20. marca se je vršil tukaj shod železniških delavcev. Udeležba je bila nepričakovano velika. Polnoštevilno zastopane so bile vse delavske kategorije. Shoda sta se udeležila delavska odbornika sodruga Mlakar in Mrak. O prvi točki dnevnega reda: Delovanje delavskega odbora, poročila sodr. Mlakar. Podal je poročilo o nalogah in sklepih delavskega odbora in o predloženih zahtevah za delavce. Akcijo bo mogoče uspešno izvršiti le ako bodo delavci vsi složni in vsi močno organizirani. Nadalje je govoril sodr. Pintar razlagajoč naloge organizacije in dolžnosti delavcev napram njej. Poudarjal je, da bo le potom močne in popolne združitve vseh delavcev mogoče doseči zahtevana nujno potrebna zboljšanja. Jeseniški delavci naj se pridno organizirajo v naši razredni internacionali, ako želijo, da bode njih delo lažje, urnik krajši in plača bolj odgovarjajoča potrebam človeškega življenja. Vsi govorniki so želi odkrito odobravanje navzočih. Shod ne bo brez koristi za delavce in organizacijo.

## Iz organizacije.

**Skladiščni delavci pozor!** Med našo organizacijo in železniškim ministrstvom se vrši akcija glede ureditve plačila prostih dni skladiščnih delavcev. Hočemo odpraviti neprestano oškodovanje skladiščnih delavcev, katerim se v mnogih slučajih odteguje na plači edini prosti dan v mesecu. Ministrstvu se bo predložilo potrebne dokaze nerednosti v tem oziru. Zato je potrebno, da vsi oni skladiščni delavci, katerim glasom delovnega reda pritiče en prosti dan v mesecu, ki jim ga pa predpostavljeno odtegujejo na plači, take slučaje nemudoma prijavijo našemu tajništvu.

## Naznanila.

**Seja upravnega odbora dne 12. marca 1913.** — Podpore: a) podpore zaostalom: 48 slučajev; 3600 kron; b) pomožni sklad: 2 slučajev; 320 kron; c) društvene podpore: 117 slučajev; 2865 kron; 41 slučajev odklonjenih. — Pravovarstvo: dovoljeno 85 slučajev; 1 slučaj odklonjen. — Poročilo o zgradbi železničarskega doma. — Rešitev raznih upravnih zadev in došli dopisov. — Ustanovitev novih vplačevalnic.

**Seja centralnega odbora dne 5. marca 1913.** — Posvetovanje in sklepanje o nameščenju zdravnikov pri zavarovalnici zoper nezgode in o tozadevnih predlogih izvoljenih članov odbora. Poročilo in razpravo o izvolitvah v odbore skladiščnih živil severno zapadne železnice. Sklepanje o posvetovanjih personalnih komisij in centralnega delavskega odbora.

### Vsebina štev. 5. z dne 1. marca 1913.

**Članki:** V znamenju boja. Delavstvo in organizacija. 7 in pol milijonov dijet na državnih železnicah. Letno poročilo o položaju organizacije železničarjev. Železničarji, kaj sedaj? Poslednji poti Schuhmeierja.

**Predpisi za prometno službo.**  
**Dopisi:** Trst, prosta luka. Kanal. Celje  
**Domače vesti:** Železniška nezgoda med Zagorjem in Savo. Zadnja pot sodruga Kascha. Josip Kasch. Finančni minister zasmehuje ljudstvo. Letni dohodki avstrijskih državnih železnic. Davčni program socialne demokracije. Do-hodki avstrijskih delavcev. Strašna nesreča na progi Opčina—Sežana.

**Inozemstvo:** Mednarodne pogodbe za delavsko varstvo.

**Izpred sodišča:** Boj za zvišanje pokojnine.

**Raznoterosti:** Vse je na prodaj! Gospodarska kriza banke. O vojni.

**Poročila o shodih:** Ptuj. Kanal. Celje. Ljubljana. Naribor. Brežice. Borovnica. Divača. Pragersko. Poljčane.

### Vsebina štev. 6. z dne 15. marca 1913.

**Članki:** Pridobivajte nove člane! Več oblasti. Ncv sistem izkoriščanja, Zoper molohovo

norost. Kako skrbi južna železnica za svoje uslužbence. Položaj transportnih in prometnih delavcev v Bolgariji med vojno. Železničarji in parlament.

**Predpisi za prometno službo.**

**Dopisi:** Železniški jugoslovani kot reševalci izkoriščanih slojev. Nehote jo je pogodila. Postaja Trnovo-Bistrica. Pragersko. Celje-Grobelno. Sv. Peter n. Kr. Kormin. Iz Ljubljane drž. kolodvor. Klerikalne hijene so povsod enake.

**Domače vesti:** Kako zbirajo statistične podatke na državnih železnicah. Novo posojilo za militarizem. Podjetniki se oborožujejo. Jetičnost železniškega jugoslovanstva. Pošteno narodnjaško časopisje. Jesenice. Heine pred železničarji.

**Inozemstvo:** Kongres mednarodne zveze transportnih delavcev. Stavka železničarjev na Angleškem. O vojni bestiji.

**Socialni pregled:** Cene na svetovnem trgu in carinska zaščita. Gospodarske krize ni.

**Poročilo o shodih:** Trst V. Gorica. Jesenice. Konferenca prožnih vravnalcev. Ljubljana.

## Zadružništvo.

**DELAVSKE KONSUMNE ZADRUGE**

za Trst, Istro in Furlanijo.

IX. zadružna doba. Število članov 7864.

### Mesečni izkaz:

Razpečano blago:

Zadružno leto 1911-12 (le proti znamkam)	1912-13 (skupno)
Juli K 85989.77	K 117834.47
August „ 83176.99	„ 122091.91
September „ 93174.89	„ 143117.34
Oktober „ 99190.41	„ 201921.76
November „ 98484.55	„ 210598.68
December „ 109368.77	„ 213325.53
Januar „ 110449.27	„ 201433.93
Februar „ 104572.98	„ 200029.98

K 784407.63 K 1410352.98

Od 1. julija 1912 do 28. februarja 1913 razdelilo se je podpor bolnim članov in po njih zao-stalim udovam in sirotam za K 7888.54

Na dividendih se je izdalo od 1. julija 1912 pa do 28. februarja 1913 K 22142.47.

### Inkasi skladišča oblačil:

(od 18. septembra 1912 do 28. feb. 1913)

Oddelek: konfekcija.....	K 67291.38
„ manufakture ...	„ 53947.35
„ obuvala .....	„ 27051.29
„ pokrivala .....	„ 12351.80

Skupaj K 160641.62

Trst, dne 28. februarja 1913.

## Odvetnik

# Dr. Josip Ferfolja

## je otvoril odvetniško pisarno v Trstu

ul. Molino Piccolo št. 7.

TELEFON - 26-50

## 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 21.60  
polletna . . . . . „ 10.80  
četrletna . . . . . „ 5.40  
mesečna . . . . . „ 1.80  
za inozemstvo celoletno . . . . . „ 36.—

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

Posamezna številka 8 vin. v administraciji in tobakarnah.

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

Naročnina se pošilja pod naslovom: Upravništvo „ZARJE“ v Ljubljani.

# Narodni ali razredni boj?

brošura dr. Bauerja cena 6 vin. komad.

Spis je izredno vašen in primeren. Sodrugi in organizacije, ki želijo razpečavati koristno publikacijo, naj se čimprej oglašijo, ker nam je izdaja že skoraj pošla.

Naroči se pri železničarskemu tajništvu v Trstu

ulica Madonina 15.

Prečitanih števil „Železničarja se ne zavrže, temveč se jih da nasprotnikom in indiferentnim.

# Kavarna Unione - Trst

Ulica Caserma in ulica Torre Bianca

Napitnina je odpravljena

Velika zbirka političnih in leposlovnih revij in

časnikov v vseh jezikih.

Izdajatelj in odgovorni urednik Josip Kopač  
Tiska L. Herrmanstorfer v Trstu