

C. K. pošti!

Nedostavljene številke je poslati administraciji „Eisenbahner“

Dunaj V Zentagasse 5.



ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSKEGA ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

UREDNIŠTVO

se nahaja v Trstu ulica Madonna 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. 5.

V Trstu, 1. marca 1913.

Leto VI.

V znamenju boja.

Izdajstvo meščanske večine v parlamentu daje še vedno povod živahnim razpravam v glasilih železničarjev. Komentira se na razne načine postopanja narodnjaških in klerikalnih strank, ki so se povodom 17 milijonskega predloga ukazu vlade brezpogojno odzvale in odrekle tako železničarjem pričakovana in zahtevana zboljšanja. Iz mnogih listov pa zveni nekak resigniran ton, ki ni v tem momentu prav nič umesten. Menimo da mora biti naš ton napram izdajstvu meščanstva in sovražnega stališča vlade vse drugo nego resigniran. Kakor nas je izdajstvo meščanstva presenetilo, nismo pa bili nepripravljeni morebitni spremembi razpoloženja gospodov poslancev napram zahtevam zavednika razredno organiziranih železničarjev. Taki pojavi niso novi v političnem življenju Avstrije in so navsezadnje za onega, ki zasleduje razvoj parlamentarizma v Avstriji pač razumljivi. Pa mora biti ravno zato naše delovanje bolj bojvito in naše razpoloženje vse drugo nego rasignirano.

Avstrijsko delavstvo si je pred kratkim izvojilo po dolgem in težavnem boju, splošno volilno pravico. Upliv delavske volje v političnih institucijah ne more še imeti globokega odločujočega pomena. In ravno ker je pravi parlamentarizem komaj preustrojen in ker nimajo meščanske stranke, ki so se navprek porajale pod pritiskom izvedene volilne reforme, še svojih določenih programov, na uvaževanje katerih bi jih smeli njih volilci prisiliti, je mogoče, da nas postavljajo dogodki in glasovanja v parlamentu pred sklepi, ki predstavljajo konservativne, reakcionarne in kapitalistične težnje laži liberalnih narodnjaških in nazadnjaških strank. In kako naj bi bilo drugače? Zakaj naj bi glasovali za zahteve železničarjev ljudje, ki imajo vse druge interese? Reklo se bo: zakaj so potemtakem obljubljali svoje prizadevanje? Obljubljeni jim je bilo lahko. Meščanstvo se ne more bojevati odkrito in pošteno proti delavski stranki. Iz stališča njih razredno kapitalističnih interesov so opravičeni ne le izkoriščati, ampak tudi farbati in zaslepavati ljudstvo. Pa ravno zato in ravno v tem momentu, ko se je odreklo železničarjem njih mezdne pravice, moramo intenzificirati naš boj in tem energičnejše zahtevati naša zboljšanja. Ne čakati samo ugodnejše čase. Sami moramo razširiti, poglobiti in ojačiti akcijo. Izvedba naših zahtev ni odvisna od milosti ali nemilosti kapitalističnih in vladnih eksponentov. Svoje pravice so si železničarji dosedaj sami pridobili. Tudi nove zahteve bodo znali s močjo lastne organizacije in z energičnim bojem imponirati vladi in drugim sovražnikom.

Železničarji naj se zavedajo, da ni izvedba njih zahtev nikako odvisna od momentalnega razpoloženja narodnjaških ali klerikalnih strank, da se bo nasprotno doseglo zboljšanje proti volji in ob odporu meščanstva. Moči je zadosti v naših vrstah, da izvedemo z uspehom tak boj. Le da ne postanemo mlačni in resignirani, temveč da z združeno energijo in mladeniško silo in vztrajno navdušenosti nadaljujemo ravno v tej uri izdajstva in sovraštva pričeto delo v svrhu ojačenja naših vrst. Nismo več daleč uresničenju zahtev. Meščanstvu hočemo

dokazati našo neodvisnost in moč v boju za pravice železničarjev.

Naš boj ni končal, naše zahteve niso padle. Ob tej uri kapitalističnega izdajstva, vladinega sovraštva in narodnjaške besnosti se pripravljamo naša „revanche“. Organizirani železničarji so izkusili že marsikatero hujše momente in izvojevali že ogromnejše boje, ne da bi se zato vstrašili ali utrudili.

V boju za boljše mezdne in službene pogoje bodo železničarji kompaktni in močni.

Izdajstvo koaliranih meščanskih nasprotnikov ni porazilo ali premagalo organizirane železničarje. Pričeta akcija se nadaljuje v znamenju boju in zavesti zmage. Železničarji, v organizacijo!

Delavstvo in organizacija.

O načinu strokovnega gibanja in dejstvih, ki omogočajo uspešni razredni boj, se je celo med člani strokovnih organizacij različnega mnenja. O pomenu razrednega boja, o cilju, načinu in sredstvih strokovnega gibanja, je še mnogo nejasnih pojmov. Neprestano se spreminjajoče oblike in in raznovrstni pojavi tega gibanja provzročajo zlasti med mlajšimi člani organizacij nejasnost in nerazumevanje. Naj torej spregovorimo o tem vprašanju nekoliko besed.

Proletariat kateregasilodi poklica kaj lahko proklamira boj svojim delodajalcem. Kakor se prične gibanje in se skliče zborovanje, da se razpravlja o položaju, pa bodo delavci nepremišljeno dali duška svojemu bojevitemu razpoloženju in zahtevali takoj, da naj se poseže po najekstremnejših sredstvih boja. Se ne upošteva realno situacijo in se ne računa z okolnosti, ki odločajočo rezultatih boja. Hipno navdušenje in ogorčenje daje impulz sklepom. Ne presoja se vsestransko ugodnost in neugodnost položaja.

Po naravnem najenostavnejšem nagibu se meni, da je nasprotnik neoziraje se na njih obrambo moč, vedno najenergičnejše napadati. Na posledice vsled silnega odpora nasprotnika neugodno končnega boja, se ne misli. Če je pa organizacija z ozirom na položaj nasprotnika prisiljena priporočati stališče in ukrepe, ki ne ugaajajo hipni razburjenosti delavcev, se pa poraja nezadovoljnost in razburjenost proti organizaciji, ki vara delavce itd. itd. Občutek je navadno močnejši od razuma.

Razum veleva, da ni v boju prezirati dejstva in okolnosti, ki imajo odločati o rezultatih gibanja. Ni treba zato odlašati boj. Ali predno ima nastopiti odločilni trenutek, je treba predvsem pregledati lastne vrste, napadno silo, vztrajnost bojevnikov in sredstva s katerimi se razpolaga in obenem računati z odporno moč nasprotnika. Boj, ki je bil napovedan po takem vsestranskem presojanju razmer, je vedno končal z najpopolnejšim uspehom.

Da je pogoj strokovnemu boju ratredna organizacija, ni treba posebej poudarjati. Ali za uspešno in koristno delovanje je treba ne samo, da organizacija obstoja, treba je tudi, da je organizacija dovolj močna, za izvesti mezdno gibanje. Le moč odloča v socialnem boju. Razredni boj je kosanje interesov, katerih branitev je le vprašanje moči. Kdor je

močan zmaga. Uvaževati v socialnem boju drugačne momente ali razloge je blazno. Navsezadnje tudi vstvaritev posrednih predpogojev za ugodni uspeh je odvisna le od moči in veljave, ki dokazuje delavstvo. Javno mnenje n. pr. bo vedno na strani močnejšega. Če se zna delavstvo bojevati z močjo in pogumom, so mu simpatije javnosti zagotovljene. Meniti pa, da je mogoče prisiliti kapitaliste, da naj zahtevam ugodijo pod pritiskom faktorjev, ki so izven organizacije, je kratkomalo blazno. Edinole organizacija je v tem oziru odločujoči faktor. Ako je pričeti boj računat s takimi predpogoji je zmaga gotova stvar.

Kako pa vstvariti take predpogoje in kaj napravi organizacijo močno?

Moč organizacije vstvari predvsem število članov. Ali tudi s tem ni še vse rečeno. Organizacija lahko šteje momentalno veliko število članov, ne da bi bilo zato še dovolj močna. Podlaga in moč organizacije se ne vstvarja samo s hipno pridružitvijo mase. Združena masa ne sme videti v organizaciji le zatekališče v resnih momentih razburjenosti in upliva; zavedati se mora moči organizacije tudi v momentih priprave novih bojev. Organizacija zadobiva važnost, moč in upliv le ako ima trajno na razpolago zavedno maso. Moč organizacije vstvarja vstrajnost in disciplina članov. Predpogoj uspehu je vstrajno podpiranje organizacije, ki se tako utrjuje in vstvarja člane na sodelovanje katerih sme v odločilnih momentih brezpogojno in nedvomno računati.

Član organizacije pa se mora tudi globoko zavedati končnih ciljev razredne organizacije. Kdor vidi v strokovni združitvi le korporacijo delavcev enega poklica, zedinjenih v svrhu izboljšave boljših plačilnih pogojev, ima o pomenu in ciljih organizacije jako omejeno mnenje. Razredna organizacija ni tukaj le za pridobiti delavstvu boljše dlače in za urediti kolikor toliko povoljno njegove življenjske razmere v tem socialnem in gospodarskem sistemu. Končni cilj organizacije gre preko teh mej.

Strokovni boj v svrhu izboljšave boljše plače ali manjšega urnika predstavlja le minimalni in najenostavnejši del razrednega gospodarskega programa. Termin delovanju organizacije ni le mezdno gibanje. Cilj ji je popolna in temeljita sprememba sistema. Organizacija stremi po celotni preureditvi socialnih stikov in gospodarskih interesov. Tak preobrat razrednih privilegijev in družabnih gospodarskih in političnih pogojev zamore izvršiti organizacija, ki združuje proletarske bojne armade, da jih pripravlja odločilni bitki, ki ima poraziti kapitalistično izkoriščanje in premoč privilegirancev. Ali ker se vrši razvoj razredov in sprememba gospodarskih stikov po zakonih splošnega gospodarskega napredka, je tudi uveljavljanje ciljev organizacije podvrženo zakonom in pogojem tega razvoja, ki ne trpi ostrih momentalnih skokov, ki se pa izvršuje neprestano po določeni smeri. Tem pomembnejša je zato vsaka zmaga organizacije, ki četudi je še tako neznatna, znači da sledi splošnemu razvoju in da se neprestano uveljavlja.

Združitev delavstva predstavlja socialno nasprotje in očitno kosanje interesov, ki se približuje

odločilni fazi. Kdor pristopi internacionali organiziranega proletariata dokazuje, da je proti sistemu izkoriščanja in pobijanja in da stremi po družbi gospodarske in socialne pravičnosti.

7 in pol milijonov dijet na državnih železnicah.

Uprave državnih železnicah se veno mer pritožujejo v svojih finančnih poročilih o naraščajočih letnih osebnih izdatkih. Glavna napaka pri preračunavanju osebnih izdatkov obstoji v zamenjanju stalnih prejemkov uslužbencev z nestalnimi. Medtem ko naraščajo izdatki zaradi stalnih prejemkov uslužbencev državnih železnicah progresivno, so se izredno zvišali izdatki prejemkov. Enakomerno določene razlike med stalnimi in nestalnimi izdatki nimamo. Ta nejasnost je pa v prvi vrsti škodljiva osebu samemu, ki se ga ob vsaki priliki oblagodarja z navajanjem naraščajočih plačilnih izdatkov. V resnici pa konča večji del izdatkov v vse druge žepe. Nepravilnost ki se dogaja v tem oziru zasluži najostrejšo obsodbo. Posebno poglavje tvorijo pri vračunanju izdatkov mastne, naravnost sumljive dijete, ki dobivajo razni nadzorovalni organi. Ti izdatki nam pojasnjujejo gospodarske nazore in metode državno železniških uprav. Na državnih železnicah imamo nešteto veliko kontrolnih organov. Imamo prometne-tarifne-transportne-progovzdrževalne, brzojavne in blagajniške nadzornike. Poleg teh razne preiskovalne uradnike, komisarije za prevzemanje materiala itd. itd.

Vsi ti gospodje nadzorniki se prekladajo stalno po progah in njih potovanje se mora z izrednim dietam mastno plačati. Razume se, da ni odmerjen dieti v nobenem sorazmerju z naloženim delu. Nadzorovanje ne zahteva bogve kake zmožnosti ali truda. Nadzornikov je za najmanj 90 odstotkov odveč. Ni nič izrednega če se mnogokrat pripeti, da se zberejo na veselje potujočega občinstva na eni postaji po 8 in celo 10 nadzornikov, ki po skupnem obedu ali večerji pričnejo vneto in veselo tarokirati. Po končanim takim „napornem delu“ se odpeljejo dalje, dokler se dobijo zopet v veseli družbi kje drugje. Stroške „službovanja“ izplačuje seveda varna in modra državno železniška uprava. S tem seveda ni rečeno, da gospodje zanemarjajo svoje nadzorovalne dolžnosti. Za nadlegovati osebo jim ostane še vedno dovolj časa. Tupatam morajo seveda tudi pokazati svoje tehnične in kontrolne zmožnosti. Tako rečimo, če se na kakšni postaji pokvari lonec za lepilo, je treba seveda poklicati gospoda kontrolorja, ki naj po temeljitem preštudiranju in preiskanju predmeta, odloči, če se ima nabaviti novega ali poravnati starega. Nov

lonec bi stal 1 krono. Dieta za gospoda nadzornika znaša pa 17 kron. Tako da stane nabava novega navadnega lonca okroglih 18 kron! — Enako se zgodi, če zmanjkajo na kakem službenem mestu tiskovine. Predvsem se pokliče „zanesljivega nadzorovalnega organa“, ki naj zadevo natančno preišče in določi odgovornega. Stroški preiskave stanejo navadno petkrat toliko, nego zgubljene tiskovine. In slučajev enakih navedenim, je mnogo na državnih železnicah. Gospodje kontrolori ne zamudijo nobene prilike in pretvez, za dobivanje dijet jim ne manjka. V iznajdlivosti vzrokov za dobivanje dijet so naši nadzorovalni organi neprekosljivi. Železniško ministrstvo je že celo v posebnih odlokih opozarjalo na vedno naraščajoče izdatke za dijete. Seveda je bilo prizadevanje gospoda železniškega ministra docela brezuspešno. Kontrolni organi so znali prav dobro utrditi njih položaj. Gospodje kontrolori so baje kovali dijete celo iz konferene, ki jih je sklicalo ministrstvo v svrhu ureditve kontrolnega poslovanja.

In pa čemu vznemirjati se za izdatke, ki jih pokrivajo navsezadnje davkoplačevalci? Izdatki za dijete gospodom kontrolorjem ne gredo gospodu železniškemu ministru iz žepa. Saj je tukaj revno železniško osebje, ki se ga lahko nemoteno, ostreje in ceneje izkorišča. Onih 7 in pol milijonov kron, ki jih je uprava državnih železnicah izplačala za dijete, bodo pokrili ponižni in potrpežljivi državljani in železniško osebje samo. Če se hoče železniško ministrstvo rešiti kontrolnih dijet, je treba, da odločnejše postopa in da se posluži ostrejših ukrepov. Odloki in pozivi ne pomagajo mnogo v tem oziru. Treba je predvsem spremeniti birokratično uradno poslovanje avstrijskih državnih železnicah.

Letno poročilo o položaju organizacije železničarjev.

V sledečih vrsticah podajamo kratko poročilo o položaju in delovanju naše organizacije v preteklem letu. Leto 1912. je bilo za našo organizacijo leto intenzivnega boja in vsestranskega delovanja. Zaradi odklonitve železničarskih zahtev v parlamentu po izdajstvu nacionalno klerikalnih strank in da se obljubljena ureditevmezd dejansko izvrši, je morala organizacija pričeti vsestranski boj in vporabiti vso svojo moč in vpliv, da zaženi razsajanje meščanskih strank zoper zahtevam železničarjev in predlogom njih razredne organizacije. Boj je bil v tem oziru uspešen. Razkrinkalo se je demagoštvo nacionalistov in klerikalističnih zvez in lahko trodimo, da je nacionalistom in drugim nasprotnikom med železničarjem temeljito odklenkalo.

Navadno je pri takih vlakih pred vožnjo postaviti stroj na čelo vlaka, če se mora ustaviti na nagnjeni progi, na konec vlaka pa, če se mora ustaviti v strmini (glej tudi člen 152, točka 10);

e) pri posebnih lokalnih razmerah in sekundarnih (omnibus) vlakih z dovoljenjem železniškega ministrstva.

V vseh teh slučajih sme iti tender stroja naprej.

4. Za prevažanje vlaka se sme vporabiti največ dva stroja, ki vlečeta in dva, ki porivata, če pripušča zgradba mostov in vrhne stavbe vožnjo z dvema strojema na čelu in z dvema na koncu vlaka. (Glej člen 141.)

5. Pri vporabi pripravljenih strojev je izbrati navadno dva stroja iste kategorije ali pa take, ki je zanje dovoljena enaka maksimalna (največja) hitrost. Če bi pa taki stroji ne bili na razpolago, je kot vodilni, to je prvi stroj vporabiti tistega, ki je zanj dovoljena večja hitrost.

S trdno pričvrščenimi snežnimi plugi opremljene stroje se sme vporabljati le na čelu vlaka s plugom naprej, ali pa kot porivalne stroje.

6. Uvrstitev voz med stroja, ki vlečeta, ni dovoljena.

Člen 47.

Službeni in varnostni vozovi.

1. Pri vsakem vlaku mora biti prvi, za strojem se nahajajoči voz — uvrščen navadno kot služben voz (voz za prtljago in sprevodnika) — opremljen z zavoro in zaseden po sprevodniku. Temu sprevodniku mora biti omogočen dogovor s strojevodjo. (Glej člen 61.)

Organizacija je imela tudi v pretečenem letu več delnih gibanj, zlasti na lokalnih železnicah. Izvedelo se je razna akcija. Gibanja in akcije so končale uspešno. Centrala je izvršila z uspehom mnogo intervencij. Interveniralo se je v 1900 slučajih pri raznih železniških upravah. Organizacija je ustanovila svoji posmrtno odpravninski sklad. V samem letu 1912 se je izplačalo iz tega sklada za nad 25.000 kron podpore.

Vkljub neugodnosti momenta, napadam in proti delovanju nasprotnikov, so se člani vztrajno držali svoje organizacije. Koncem leta 1912 je štela organizacija 55.500 redno plačujočih članov. Niti razsajanje separatistov ni mnogo škodovalo organizaciji. Sedaj raste število članov neprestano. Poročilo prihodnjega leta se bo gotovo zaključilo s konstatiranjem silnega razvoja naše bojovne stanovske organizacije. Dohodkov je bilo v tem letu za okroglo 847.000 kron; izdatkov pa za okroglo 686.500 kron. Torej za nad poldrugi milijon kron prometa!

Strokovni listi so tudi povečali število odjemalcev. „Eisenbahner“ izhaja v 44.300 izvodih „Železniški Zbirnik“ (Glasilo čeških sodrugov), 8500 izvodov, „Kolejarz“ (Poljsko-glasilo železničarjev) 6600 izvodov, „Železničar“ 2000 izvodov in glasilo rusinskih sodrugov v 500 iztisih.

Pravovarstveni stroški znašajo okoli 59.000 kron; podpor se je izdalo za okoli 34.500 kron brez zneskov izplačanih od krajevnih skupin.

Gori navedeni podatki nam seveda podajajo le delno splošno sliko o položaju, delovanju in uspehih organizacije. Iz letnega natančnega poročila o poslovanju organizacije bode vsesranksko delovanje in koristni vpliv organizacije še evidentnejše opaziti. Novo poslovno leto pričanja v znamenju boja, ki ga bo treba popolnoma in odločno izvesti, da se pribori železničarjem priznane pravice. Ne izdajstva meščanskih — laži demokratičnih strank, ne mnogoštevilne težave niso mogle ustaviti naš razvoj, preprečiti naše uveljavljanje. Naš zmagonosni pohod nadaljuje neprestano. Po začrtani poti in v gotovi smeri hočemo naprej do zmage.

Železničarji, kaj sedaj?

Kratko, odkrito in resno svarilo vsem avstrijskim železničarjem!

Neomajno prepričanje, da je vaš boj v svrhu zboljšanja službenih in mednih pogojev opravičen in potreben in odkrito prizadevanje za vaše interese, nam narekuje to resno in važno svarilo.

Dogodki, ki so se doigrali povodom železničarskih zahtev v parlamentu in izven njega, postavljajo prizadete pred dejstva in naloge, ki so

Na lokalnih železnicah ta določba ni obvezna.

2. Pri vlakih, ki so določeni za prevažanje potnikov, je med strojem in prvim po potnikih zasedenim vozom, ter pri vporabi porivalnega stroja med njim in zadnjim vozom, ki se v njem nahajajo potniki, uvrstiti najmanj en voz brez potnikov kot varnostni voz.

V varnostnem vozu se nahajajoče stranišče smejo potniki vporabljati.

Uvrstitev varnostnega voza za strojem, ki vleče, se lahko opusti pri vlakih, katerih največja vožna hitrost ne presega 45 km na uro.

3. Pri sekundarnih (omnibus-) vlakih ni potrebno, da je prvi voz za strojem zaseden po sprevodniku, če je za omogočitev dogovorov s strojevodjo primerno preskrbljeno.

Člen 48.

Signalni voz.

1. Zadnji voz vsakega vlaka mora biti spremljen z ročno zavoro in zaseden po sprevodniku (signalni voz).

Ta voz mora biti opremljen s potrebnimi pripravami za opremo s predpisanimi signalnimi sredstvi in — če le možno — z zavornim stojščem, oziroma utico nazaj obrnjen.

2. Izjemoma je dovoljeno, da za signalnim vozom teče en voz brez zavore ali pa en tender, vendar pa mora ta voz (tender) v temi nositi vsaj srednjo razsvetlilno svetilko kot zaključno znamenje. (Glej tudi člen 59).

Na lokalnih železnicah je dovoljeno, da za signalnim vozom tečeta dva vozova; vendar pa mora biti v takem slučaju zadnji voz opremljen s primernimi

PODLISTEK.

Predpisi za prometno službo.

(Dalje.)

Oddelk VII.

SESTAVA VLAKOV.

Člen 45.

Splošne določbe.

1. Vlaki naj so redoma sestavljeni tako, da se nahajajo težki vozovi pred lahkimi, da višinska razlika sredine odbijačev ne znaša nad 80 milimetrov in da se zavorne utice ali zavorna stojšča nikoli ne morejo dotikati drugo drugega, tudi če so odbijači stisnjeni čim največ možno.

Člen 46.

Mesto, število in vporaba strojev.

1. Stroj se nahaja redoma z dimnikom naprej obrnjen na čelu vlaka.

2. Narobe obrnjene tenderske stroje se sme vporabljati brez izjeme, stroje z vlečnim tenderjem pa le pri vlakih, katerih največja brzina ne presega 45 km na uro (glej člen 105, točka 4).

3. Po odredbi, da mora biti stroj na čelu vlada, se ni treba ravnati:

- a) pri premikanju;
- b) pri poviranju in izpeljanju vlakov na postajah;
- c) pri pomožnih in poskusnih vožnjah;
- d) pri vlakih, ki se morajo s proge vrniti, ne da bi dosegli napravo, ki omogoči obrnitev stroja.

naravnost življenjskega pomena, in ki zahtevajo zato primerno pojasnilo.

Meščanske klerikalne in nacionalistične stranke so vas brezpogojno izdale! Meščanski poslanci, zastopniki nacionalističnih železničarskih zvez, ki so vam ob času volitev obljubljali vsestransko prizadevanje za zboljšanje vašega položaja, so se na poziv vlade potuhnili! Vlada je zaukazala svojim lakajem v parlamentu, da naj glasujejo proti 17 milijonskemu predlogu sohr. Tomschika. Vladni nacionalistični hlapeči, ki se tuptam celo ponašajo, da so v opoziciji z vlado, so se ukazu udano in brezpogojno odzvali. Predlog je bil odklonjen.

Brezprimerno izdajstvo se ne da prikriti ali opravičiti! Železničarji so opravičeno pričakovali, da se jim bodo razmere zboljšale. Uredile bi se bile resnično mezde železniškega osebja in zboljšalo službene pogoje, ako bi ne bili nacionalni „prijatelji“ železničarjev.

glasovali proti

predlogu, ki so ga po nalogu socialno demokratične železničarske organizacije stavili v parlamentu socialistični poslanci. Nacionalistična večina v državnem zboru je glasovala za prvotni predlog 38 milijonov kron. Ker je vlada, mesto vporabiti v svrhu regulacije mezd svoto 38 milijonov kron, določila, ne ozirajoč se na sklep zbornice le 21 milijonov, je poslanec Tomschik zahteval pri proračunu ostalih 17 milijonov. Nismo dvomili, da bode tudi topot nacionalistična večina podpirala že sprejeti predlog. Ali motili smo se. V državnem zboru je meseca decembra 1911 večina glasovala za predlog. Po preteku šestih mesecev so pa eni in isti poslanci glasovali proti enakemu predlogu! Kako naj nazivljemo tako **ostudno komedijanstvo**?

Nepričakovano izdajstvo je razburilo celo pristaše organizacije, ki se ponašajo, da jih zastopajo v parlamentu nacionalistični veljaki. Da se prikrije očitno izdajstvo, je bilo treba najti izgovorov. Izgovore jim je pa preskrbela vlada sama. Pomanjkanje denarja v državnih blagajnah in strah pred paragrafom 14 je bajne prisilili nacionaliste, da so glasovali proti zahtevi izkoriščanih, zboljšanja prepotrebnih železničarjev. Kakor je bilo ostudno izdajstvo, so bili ostudni tudi izgovori. Vlada naj bi onemogočila določitev proračuna zaradi borbnih 17 milijonov? In če ni bilo denarja v državnih blagajnah, kje se je tedaj dobilo po sto in sto milijonov za militarizem in mornarico? Ali nacionalnemu izdajstvu ni bilo skratka konec. Naša organizacija železničarjev je vztrajala pri stavljenih zahtevah. Poslanec Tomschik je prijavil svoj predlog tudi v plenumu zbornice. Ali tudi topot so nacionalistični in klerikalni pajdaši glasovali proti. Predlog je bil ponovno odklonjen. **Želez-**

znamenji, v temi vsaj srednjo razsvetljeno zaključno signalno svetilko.

Člen 49.

Uvrstitev voz v osebnih in brzovlakih.

1. V brzovlake in osobne vlake s hitrostjo nad 60 km na uro se sme uvrstiti le tiste vozove, ki so po načinu zgradbe in stanju za to hitrost pripravi in kot taki posebej zaznamovani.

Osobne vozove je pri takih vlakih navadno uvrstiti na koncu.

2. Pri vlakih s prehodnim zaviranjem se sme vozove, po katerih bi ta priprava bila prekinjena, izjemoma uvrstiti na koncu vlakov, če hitrost vlaka ne presega 90 km na uro in sicer se sme pripeti na koncu.

pri vlakih z vožno hitrostjo 71 do 90 km na uro vozove brez prehodnih zavora do štirih osi:

pri vlakih z vožno hitrostjo 51 do 70 km na uro do osmih osi.

in pri vlakih z vožno hitrostjo izpod 51 km na uro do 12 osi.

Število teh na koncu pripetih voz pa ne sme prekorati tretjine števila osi; opremljenih s prehodno zavoro (glej člen 68, točka 9. in člen 132, točka 8).

Na lokalnih železnicah morajo pri osebnih in mešanih vlakih, ki vozijo v hitrosti nad 30 km na uro, stroj, službeni in osobni vozovi biti opremljeni za prehodno zaviranje.

Pri vožnih hitrosti do vseh 30 km na uro je pri vlakih s prehodno zavoro, ki prevažajo potnike število voz, ki se jih pripenja in ki niso priklopljeni prehodni zavorni napravi, neomejeno in se predpisa, no zaviralno odmero lahko krije iz dane kosmate teže,

ničarji niso po zaslugi meščanskih poslancev ničesar dobili. Njih razmere so ostale neizpremenjene. Varalo se jih je z obljubami, da se bo podpiral njih boj. V odločilnem trenutku so jih pa mnogoobetajoči nacionalistični komedijanti izročili milosti in nemilosti vlade.

Dosledno in dogovorjeno so nacionalistične stranke odklonile predlog v prid izkoriščanim železničarjem! Meščanske stranke so nam podale nov dokaz, da nasprotujejo zahtevam železničarjev, da nočejo podpirati njih želja, da nočejo braniti njih interese in pravice.

Železničarji! Ali boste še dovolili, da se pičlo število vladnih lakajev igra z vašimi interesi in da vas nadalje izdajajo poznani vaši nasprotniki? Poslanec Rybar je na javnem shodu izjavil, da je prvotno glasoval za 38 milijonski predlog le zato, ker je bil tedaj „slučajno“ v opoziciji z vlado. Ne bi bil glasoval za predlog, če ne bi bil „slučajno“ v opoziciji. Razumemo potemtakem, da ni zadnjič glasoval za vaše zahteve, četudi je bil takrat na Dunaju. Gospod poslanec Rybar se je najbrže zopet sprijaznil z vlado. In njemu je mnogo več za prijaznost vlade nego za potrebe železničarjev! Nacionalistični poslanci, zastopniki jugoslovanske zveze, so pokazali svojo prijateljstvo železničarjem s tem, da niso glasovali za 17 milijonski predlog!

Niso glasovali za vaše zahteve ne Rybar, ne Gregorin in ne Ravnihar!

Kaj zato če železničarji trpijo in njih družine stradajo? Gospodje Rybar, Gregorin in Ravnihar niso sedaj „pripravljeni“ podpirati njih želja. Slovenski železničar garaj in stradal molče in zadovoljen, ne zahtevaj zboljšanja od vlade in ne zahtevaj, da bi te podpirali zastopniki nacionalističnih zvez. Bodi skromen in ponižen in glasuj za Rybáře, Gregorine in Ravniharje v prepričanju — da te ne bodo podpirali in da bodo glasovali proti tvojim zahtevam!

Sodrug, tovariši! Kaj sedaj? Vaše zahteve so odklonjene, vaš položaj se poslabša in postruje čimdalje bolj. Prikrasiti se vam hoče celo že pridobljene pravice na plači, v službenih razmerah in pri zavarovanju. Pa tudi politične in društvene pravice železničarjev se skuša omejiti. Hoče se s pomočjo nacionalističnih poslancev upogniti, izstradati in zaslužiti železničarje! Kako prepričati nova izdajstva in odbiti napade na naše pravice?

Sredstvo je tu in pot je pred nami. Koaliranim našim nasprotnikom, ki vas dosledno in dogovorno varajo, odgovorite s pomnoženim pristopom razredni mednarodni železničarski organizaciji, ki je edina dosedaj uspešno branila in podpirala vaše težnje in zahteve.

neglede na to, če se zavira z roko ali z zračno sesalno napravo (Vakuum).

Pri vožni hitrosti nad 30 km na uro je dodajanje kosmate teže, ki ni zavirana s prehodno zavoro, s tako zavoro opremljenim vlakom za prevažanje potnikov dopuščeno le v toliko, kolikor krije po prehodni zavori zavirana vozovna teža za celi vlak potrebne zavorne kosmate teže. Dodaja zaviračev se ima izvršiti vedno po najnižji v pregledu o zavaroval (člen 68) navedeni hitrosti (25 km na uro).

Če znaša teža voz, zaviranih samo z ročno zavoro več kot eno četrtino vse teže vlaka, morajo zavirači pred vsem zasesti vozovno skupino, ki ni zavirana po prehodni zavori.

3. Vozove v pošne svrhe je navadno uvrstili neposredno pred osobne vozove.

Izjemoma se more pošne vozove dodati tudi na koncem vlaka.

O uvrstitvi voz za direkten promet se izda posebna navodila.

4. Pri vsakem vlakom za prevažanje oseb mora biti najmanj en voz s straniščem.

Na lokalnih železnicah je pri vlakih, katerih vožnja ne traja nad eno uro in v kolikor dopuščajo druge razmere, dovoljeno opustiti dodajo voza s straniščem.

Člen 50.

Uvrstitev voz v mešanih vlakih in tovornih vlakih z osebno odpremo.

1. V mešanih vlakih in tovornih vlakih z osebno odpremo se imajo za osebno odpremo določeni vozovi nahajati po možnosti v zadnji polovici vlaka.

2. Da se izogne premikanju na medpostajam z vozovi, ki so zasedeni po potnikih, je vozove, ki

V razredni organizaciji je moč in rešitev železničarjev. Železničarji, gre za vaš obstoj! Izkoriščanju, varanju in preziranju je treba napraviti konec! Pokažite vladi in njenim nacionalnim slugam, da se niste poraženi, da vaše zahteve niso padle in da vaš boj še ni končan!

Proč z nacionalnimi organizacijami in nacionalističnimi izdajci!

Železničarji! Pridružite se organizaciji, ki vas bo privedla do zmage nad nasprotniki in vam priborila boljše življenje!

Izvrševalni odbor železničarske organizacije v Avstriji.

Poslednja pot Schuhmeierja.

Dunajsko prebivalstvo je pokopalo truplo za vratno umorjenega sohr. Franca Schumeierja na način, ki je najsijajnejše pričal o veliki ljubezni delavstva do svojega apostola in branitelja. Malokdaj je bil ljubljeneec množice pokopan s tako grandioznostjo in malokdaj je bila žalobna manifestacija tako plemeniti izraz odkritega sožalja. Vsa dunajska množica je bila na ulici. Nad pol milijona ljudi je spremilo pokojnika na poslednji poti. Nad tisoče vencev so podarile delavske organizacije in somišljeniki žrtve krščansko-socialnega fanatizma. Ob sočustvovanju in spomin stotisočih src je bil Schumeier položen v zemljo. Naše glasilo „Zarja“ ima o veličastnem pogrebu sledeče posebno poročilo.

Truplo je položeno na oder v veliki dvorani ottakrinskega Arbeiterheima. Ali do njega se ne pride lahko. Odkar je mogoče pristop h krsti, se neprenehoma tlačijo množice po četrte ure daleč „Delavskega doma“, in po cele ure čakajo posamezniki, preden pridejo na vrsto, vkljub temu, da je poskrbljeno za najlažji dohod in odhod. Vsako minuto računajo, da zapuša žalno dvorano po devetdeset oseb. Tako je šlo predvčerajšnjem in včeraj ves dan, danes dopoldne pa je bil naval še veliko večji.

Dvorana v „Delavskem domu“ je napol ogromna grobnica, napol tropičen vrt. Črno zagrnjene stene, visoki katafalki, velike luči na obeh straneh, v ozadju in pokotih pa velika množina lepo aranžiranih zelenih rastlin. Tako je bila ta mrljska veža že prvi dan slavnostno resna. Pozneje se je slika izpremenila. Prihajali so venci, vedno več in več, tako da jih ni bilo mogoče spravljati drugod; na vseh straneh se odražajo nešteti rdeči trakovi od črnih zagrinjal. Ali to je le en obrok. Kdor je hodil snoči ali pa danes dopoldne po dunajskih ulicah, se je skoraj zavzel: Kjerkoli je kakšna cvetlična trgovina, velika ali mala, v City ali pa v predmestjih, povsod so izložbena okna polna vencev — in da so namenjeni Schumeierju, označuje pretečnost rdečih travkov.

Snoči je bilo tajnistvu deželne organizacije oglašanih četrta milijona udeležencev. Število pa se venomer množi. Po vseh železnicah prihajajo deputacije na Dunaj. Iz Dunajskega Novega mesta se je danes dopoldne pripeljal poseben vlak s 500 osobami. Iz drugih krajev Nižnjega Avstrijskega prihajajo skupine po 30, 50, 80, 100 oseb. Vse brat-

jih je oddati ali pa dodati, uvrstiti pred osobne vozove, razven če se izvrši oddaja ali pa dodaja na postajah, na katerih je narazpolago premikalni stroj za premikanje voz, ki so uvrščeni za zasedenimi osebnimi vozovi.

3. Pri mešanih vlakih in tovornih vlakih z osebno odpremo, pri katerih izhaja kurjava ali pa prehodna zavora od prednjega stroja, je dovoljeno te vozove uvrstiti neposredno za prednji stroj, oziroma za varnostni voz (služben voz).

Člen 51.

Uvrstitev voz, naloženih s cestnimi vozili in živimi živali.

1. Odprte tovrne vozove, ki so naloženi s cestnimi vozili in konjske vozove, če se le-teh radi njih lahke zgradbe ne more uvrstiti na čelu vlaka, je osebnim vlakom pripeti na knocu vlaka, pri tovornih vlakih pa je postopati kakor z drugimi lahкими vozovi. Med vožnjo se ne sme nihče nahajati v cestnih vozilih.

2. Vozove z živimi živali je uvrstiti za vozove, ki so zasedeni s potniki; morajo pa od teh biti ločeni po drugih tovornih vozovih.

Za vozove, ki so naloženi s konji odpade slednja določba.

Posiljatve ščetinarjev (svinj) se sme odpremiti le s tovornimi in brzotovornimi vlakom.

Na lokalnih železnicah se je po možnosti ogibati odpreme ščetinarjev z osebnimi vlakom.

3. Izrednim vlakom z vojaštvom se brez dovoljenja transportnega poveljnika ne sme dodati noben drug živ tovor kot edinole konji in druge živali, ki spadajo k vojaškemu transportu.

(Dalje prihodnjič).

ske stranske so zastopane. Po lokalih, kamor zahajajo drugi, je tako, kakor da je na Dunaju velik internacionalen sestanek.

Na Dunaju je mraz, Oster veter piše po ulicah, tla so mrla, nebo je sivo. To neprijetno vreme ne ovira množice, ki hočejo mrtvemu bojevniku izkazati zadnjo čast. Izreči preko groba trajajočo ljubezen. Poldne je minilo in Dunaj se je izpremenil v ogromno mravljišče. Cestna železnica, mestna železnica, omnibusi — vse je prenapolnjeno na vseh črtah. Po glavnih cestah, ki drže iz drugih okrajev proti Ottakringu, se pomikajo cele karavane z venči, šopki, z vsakovrstnimi emblemi, z zastavami v črnem floru. Politične, strokovne organizacije, pevski, kulturni, športni društva, stanovska zastopstva — nepregledne vrste. Delavci in delavke v prazničnih oblekah, tukaj oddelki železničarjev, tam skupina poštnih in brzojavnih uslužbencev v uniformi, „Prijatelji prirode“ turistovsko opremljeni. Opaziti je mnogo kolesarjev.

Ottakring je ves črn ljudstva. Okrog „Delavskega doma“ so vse ulice polne. Do „Gürtla“ stoji nepregledna vrsta. Reditelji imajo polne roke dela. Udeležba presega vsako pričakovanje. Videti je, kakor da ni po vsem okraju nobene ulice, ki ni zasedena od pogrebcev. In po obmejnih ulicah sosednjih okrajev je prav tako.

V veliki dvorani se zbirajo strankini odbori, zastopniki bratskih strank, sorodniki, med njimi stara Schumeierjeva mamica, pa zastopniki deželne odbora z namestnikom deželne maršala, poslanci s predsedništvom državnega zbora, občinski svetovaleci, predstojniki okrajev in okrajna zastopstva. Velikanska dvorana je natlačena, da je komaj mogoče ohraniti potrebni prostor okrog mrtvaškega odra. Na tribinah je zadnji prostorček zaseden.

Ura je dve. Uslužbeni mestne požarne brambe dvignejo krsto izpod črnega baldahna in jo postavijo pred katarfalko.

Poslanec Sever, zastopnik Ottakringa, pristopi, da vzame slovo od rajnega. Težko mu teče beseda, glas se mu duši. Za njim govori sodrug Wolf, zaupnik II. dunajskega okraja, ki ga je Schumeier zastopal v državnem zboru.

Na galeriji se oglasi kvartet rogov. Neizrečno pretresljivo preludira ta svečana fanfara, potem zapoje zveza delavskih pevskih društev. Na galeriji „Ruhe, müder Wanderer“. Kdor pogleda drugemu v oči, bi se zjokal... Kamor se ozreš, povsod opazaš na obrazih: Strašno, strašno je ljudem.

Pevec začnejo drugo kitico. Ognjegaseci dvigajo krsto na rame. Gibanje zavaljuje po dvorani; zdaj — zdaj je resnično, zdaj ga odneso. Kakšne trdne, v bojih preizkušane nature so v tem zboru, pa je ta trenutek v vseh sreih tako mehko, tako sili bolest iz njih, da jo je komaj mogoče premagati. Med veličastno otožnimi zvoki pesmi neso Schumeierja iz te dvorane, v katero nikoli več ne stopi njegova noga, se nikdar več ne oglasi njegova beseda. In žalobni zbor se zliva za krsto...

Od Delavskega doma zavija sprevod dol proti Gürtlu. Pred mrtvaškim vozom nosijo častno verigo občinskega svetovaleca. Rdeča zastava je zavita v črn flor. Ob krsti korakajo v ambulantnem špalirju zaupniki ottakringškega okraja, mestni uslužbeni in mestni ognjegaseci. Za vozom Schumeierjeva stara mamica, njegova vdova, njegovi otroci, drugi sorodniki. Krsta je pokrita z vencem. Za sorodniki prihaja zastopstvo stranke, deželne in okrajne organizacije, deželne maršala namestnik, poslanci, občinski svetovaleci, zastopniki vseh avstrijskih bratskih strank, ogrske, nemške, belgijske stranke, mnogo osebnih prijateljev itd. Potem sodrugi posameznih dunajskih okrajev, strokovne organizacije, izobraževalna društva, športne družbe, pa neštete zunanje deputacije. Zastave in štandarte — cel gozd jih je — nosijo črn flor.

Od Delavskega Doma pa do pokopališča koraka sprevod neprenehoma med gostim špalirjem. Po vseh trotoarjih se tlačijo ljudje kakor ribe v sodu. Vse stranske ulice so daleč na desno in na levo črne ljudstva. Po hišah ni oknih, da se ne bi stlačilo ob njem toliko glav, kolikor jih najde prostora. Po trgih stoje ljudje na tisoče. Kjer je kakšno drevo, je splezal kdo nanj. Tuintam se je streha izpremenila v galerijo.

V nekaterih oknih je razstavljena Schumeierjeva slika med gorečimi svečami. Drugod se žare rdeči klinčki. Posamezni oddelki v sprevodu so uniformirani, tako železničarji, tramvajski uslužbeni, vozniki in sprevodniki omnibusov, občinski, poštni in brzojavni uslužbeni, ognjegaseci, ti nančena straža itd.

Točno ne more nihče oceniti te ogromne množice. Soglasna je trditev, da šeni bilo toliko ljudstva v Ottakringu na nogah. V sprevodu jih koraka najmanj desetdeset tisoč, onih, ki delajo špalir, utegne biti pol milijona. Zjansilo se je in veliki mraz je že minil.

Vstop na pokopališče je rezerviran z ozirom na prostor, ki je za take množice veliko pretesen. Deputacije, strankina zastopstva, sorodniki, tovariši rajnega vstopijo. Do groba delajo delavci z rdečimi klinčki v gumbičnih špalir. Okrog groba se zbera zastava pevskih društev. V ozadju je napravljen gozdič iz palm in zelenja. Rogovi zatrobijo koral. Potem izpregovori dr. Ellenbogen. Poslavlja se v ime nu frakcije in stranke. Potem govori poslanec Beer za strokovno komisijo. Nadalje Fischer za stranko v Nemčiji. Scheidemann za soc. frakcijo v nemškem parlamentu, Viktor Stein za češko stranko, E. Kristan za jugoslovansko, dr. Diamand za poljsko, posl. Reumann za občinske svetovalece. Hudo mu je, temu staremu vojaku, da ga za trenutek premaga jok... Dalje je govoril tudi občinski predstojnik iz Leopoldstadta.

Zastave se poklonijo globoko v grob. Uslužbenec mestnega pogrebnege zavoda nam daje posodo s prstjo, vsak vržemo pest zemlje v grob, rogovi svirajo zbor romarjev iz „Tannhäuserja“... Ločiti se moramo od groba, zakaj zunaj čakajo drugi, da se poslovo.

Pokopališče se odpre množicam. Najprej prihajajo zastave, pa venči — venči — na stotine. Doslej jih še ni bilo mogoče vseh prešteti. Doslej so jih našli nad tisoč, a ostal je še velik kup neprešteti. Tudi jugoslovanska stranka in nekatere druge naše organizacije so položile svoje pred krsto. Iz Trsta je prišla posebna deputacija.

Dopisi.

Trst, prosta luka. — Junaštva inšpektorja Lacina smo na tem mestu ponovno in primerno označili. Menili smo, da bo omenjeni gospod pod pritiskom javne kritike nekoliko korigiral svoje ravnanje. Zdi se pa, da ga niti javna svarila ne vznemirjajo mnogo. Lacina preganja nemoteno one nesrečne uslužbenice, ki pridejo z njim navskriž. Kakor vidimo bo treba preskrbeti, da se izve na drugem mestu za čine in navade tega gospoda. Če Lacina misli, da je nedotakljiv se temeljito moti. — Zadnjič je Lacina obogatel svoj lovorik za novo slavo. Odpustil je delavca brez pravega vzroka iz službe. Delavskemu odborniku, ki je interveniral pri njemu glede te zadeve, je zažugal, da ga takoj odpusti iz službe, če bo še kedaj za koga interveniral. Oba je pa spodil iz urada z vojaškim „Marš!“

Ali ve gospod Lacina zakaj se volijo delavski odborniki? Menimo da ne ve. Zakaj bi drugače ne zažugal z odpustitvijo delavcu, ki izvršuje dolžnosti iz voljenega člana delavskega odbora. Lacina naj bo prepričan: Naši delavski odborniki bodo nadalje izvrševali naloženo in zaupano jim nalogo, če tudi ni to njemu všeč in ne da bi se jim smelo zato žgati, da se jih bo odpustilo službi. Bo naša skrb, da se tega gospoda primerno podučiti.

Kanal. — Brezmejna je predrznost nekega tukajšnjega narodnjaškega eksponenta. Ne vemo kako se vjema s predpisanimi službenimi dolžnostmi in odgovornosti postopanje tega junaka, ki spravlja s svojimi dejanji v resno nevarnost življenje osebja in sploh železniški promet. Omenjeni junak — prava figura političnega nestrpneža — ima navado mečati podlogo v tire, kar vstvarja resna nevarnost, da skoči vlak iz tira. Seveda ne dela to tira. Seveda ne dela to brez namena. Ako bi se pripetila kaka nesreča, bi bile zato odgovorne druge, njemu neljube osebe. Nimamo zadostnih besed za grajati tako škandalozno nedopustno maščevanje nad političnim nasprotnikom. Kako naj nazivljemo dejanje osebe, ki spravlja v nevarnost železniški promet zaradi osebnih mrženj? Kontrolirati bo treba nekoliko bolj obnašanje gotovih nasprotnikov.

Navesti hočemo še drug slučaj, ki nudi tudi priliko raznovrstnemu razmišljanju. Na progi med Kanalom in Plave je jarek, da se prepreči v slučaju povodnji oviranje prometa. Jarek se napolnjuje s kamnom in zemljo; julija meseca 1909 je povodenj napolnila jarek do vrha. Prožni mojster bi bil moral skrbeti, da se jarek pravočasno sčisti. Kmeti, ki imajo svoja zemljišča poleg jarka se ga opetovano prosili, da naj sčisti jarek, da se jim v slučaju povodnji ne oškoduje zemljišča. Neki predpostavljeni je tudi zaukazal prožnemu mojstru, da naj sčisti jarek. Jarka se pa vkljub ukazu in prošnji kmetov ni sčistilo. Meseca junija 1911 se je zgodilo, kar je bilo pričakovati. Prišla je povodenj. Kamenje in zemlja je zaprla vodi pot. Voda je udrila čez progo na polje. Bilo je veliko škode, ki je železniška uprava sedaj drago plačala. Takrat je bil promet v nevarnosti; moralo se je ustaviti vlake. Dvoje partij delavcev je delalo tam tri dni, da omogoči zopet redno poslovanje prometa. Prožni mojster je pa trdil, da je bil jarek sčisten. Ravnateljstvo mu je seveda verjelo. Ko bi bili čuvaji zakrivilili nesrečo, bi jih bil on takoj prijavil ravnateljstvu in zahteval protokoliranje. Ker je pa zakrivil nezgodo sam, mu je bilo lahko se izneveriti odgovornosti s par lažmi. Za laži gotovih nacionalistov je ugodno razpoloženje pri ravnateljstvu. Navedli smo to dejstvo, ker omenjeni prožni mojster dokaj rentaci, da ne znajo uslužbeni izvršiti svoje dolžnosti, zlasti oni ne, ki ne mislijo z njegovo narodnjaško bučo. Za drugega uslužbenca bi imel tak službeni nedostatek bogsigavedi kake posledice, naš prožni mojster je pa za svoje „redno“ izvrševanje ukazov in dolžnosti najbrže dobil ob novem letu še posebno nagrado. On že ve zakaj preganja in izkorišča delavce.

Celje. — Imeli smo že mnogokrat priliko ožigosati nečloveško, naravnost brutalno postopanje tukajšnjega železniškega zdravnika dr. Premšaka napram uslužbencem. Naše prizadevanje, da bi se gospod zdravnik privadil bolj človeškega in korektnega ravnanja, je bilo doslej brezuspešno. Premšak zna prikrivati svoja junaštva na način, da mu nihče ne more do živga. Nemalo mu pomaga tudi njegova okolica. Imamo namreč tukaj lepo število gospodov, ki po vseh oglih postaje kričijo, da so vneti prijatelji delavstva, ki pa izražajo de-

jansko svojo prijateljstvo s tem, da dosledno zati-
rajo in preganjajo delavce in da se prav radi koalirajo z najhujšimi preganjači. Bolj nego postopanje Premšaka, bi bilo kritizirati zahrbtnost postajenačelniku Küglerja, ki sicer ve za junaštva in sposobnosti gospoda zdravnika, ki pa ne ukrene ničesar proti njemu. Gospod postajenačelnik se namreč nikdar ne poslužuje tega zdravnika in ga tudi nobenemu ne priporoča. Naše prizadevanje je hasnilo doslej vsaj v tolikem da je železniška uprava poslala sem nekega inšpektorja z nalogo, da preišče zadevo in se prepriča, če so prijavljeni nedostatkoli utemeljeni. Gospod inšpektor je imel šest dni „napornega dela. Kontroliral je tudi poslovanje bolniške blagajne. Uslužbeni so prijavili toliko nedostatkov in doprinesli toliko dokazov nepravilnosti bodisi proti zdravniku Premšaku kakor tudi proti poslovanju bolniške blagajne, da je gospod inšpektor šesti dan urno pobegnil. Vemo sicer, da so gotovi gospodi uplivali pravočasno na poslanega inšpektorja da naj nikar ne izvaja iz prijavljenih nedostatkov preostre posledice za zdravnika Premšaka. Gospod postajenačelnik je na vse pretege branil in zagovarjal zdravnika, češ, ako se ga še od tukajšnje postaje odstrani je Premšak uničen. Premšaka so že od vseh njegovih dose-
danjih mestih odstranili, ker so pač uvideli, da nima za svoj poklic najmanjše sposobnosti. Rezultat preiskave je bil ta, da se je na Dunaju sklenilo, da naj Premšak ostane nadalje na sedanjem mestu, da se mero pa poboljšati in da dobi zato ordinacijsko sobo na kolodvoru in da se mu določi gotove poslovne ure. — Gospodje na Dunaju se pa resnično motijo, če mislijo da so uslužbeni z ukrepom zadovoljni. Mi zahtevamo boljšega zdravnika in vsi ukrepi gospodov na Dunaju ne bodo dali Premšaku one sposobnosti, ki mu manjkajo. Prepričani smo, da bodo priporočila in svarila, na Premšaka, da naj se poboljša skozinsko brezuspešna.

Domače vesti.

Železniška nezgoda med Zagorjem in Savo — **Strojevodja Kasch smrtno poškodovan.** — Na progi med Zagorjem in Savo se je zgodila železniška nezgoda, ki je stala življenje znanega sodruga strojevodja Kaseha. Nad progo se je udrila skala in zadela v osebni vlak št. 76. Os stroja se je zlomil. Stroj s tenderjem in službenim vozom je skočil s tira in zastavil drugi tir, po katerem je v trenutku nezgode privozilil nasprotne strani tovorni vlak št. 865. Vsled trčenja je skočil stroj in dvanaest vozov tovornega vlaka s tira. Prve vesti so pripovedovale o velikem številu ponesrečenih, kar k sreči ni bilo resnično. Nezgoda je zahtevala svojo žrtev. Strojevodja Kasch je zadobil na glavi in na prsih hude poškodbe in je drugi dan po mučnih bolečinah v ljubljanski deželni bolnišnici umrl. Sodr. Kasch je z žrtvovanjem svojega življenja preprečil večje nezgode. Mnogim potnikom osebnega vlaka in ostalemu osebju je Kasch s prisotnostjo duha in pogumom otel življenje. Bil je žrtev svojega junaštva. Sodrugi in tovariši mu bodo ohranili najlepši spomin. Umrl Kasch je bil vnet sodrug in neutrudljiv agitator. Priljubljen je bil vsem. Naj bo plemenito življenje dragega sodruga vsem vzgled, kako je delovati in živeti v prid človeštva. V naslednjem podajamo poročilo o pogrebu, ki je po svoji impozantnosti najlepše pričal o priljubljenosti umrlega sodruga.

Zadnja pot sodruga Kaseha. V soboto popoldne se je delavska Ljubljana kar najdotonejše poslovila od zvestega sodruga, ki je kot žrtev obležal na bojišču dela. Veličastnega izprevida, ki je spremljal truplo pokojnika na kolodvor, se je udeležilo 4 do 5 tisoč oseb. Izprevid se je pomikal izpred deželne bolnice po Šentpeterski cesti mimo glavne pošte po Dunajski cesti na kolodvor. Na čelu izprevida so korakali slugi in poduradniki obeh železnic v uniformah; za njimi so nosili lepe vence — 20 po številu — večinoma z rdečimi trakovi, nato so šli zastopniki organizacij in strojevodje. Za mrtvaškim vozom je stopala žalujoča rodbina, železniško uradništvo, med drugimi nadinšpektor Muhr z Dunaja in nadinšpektor Gruntner iz Trsta, in mnogobrojna množica ljubljanskega delavstva. Pevski zbor „Vzajemnosti“ je pred bolnico in na kolodvoru zapel žalostinki, sodruga Kopač in Falk iz Trsta pa sta se z nagovorom poslovila od padlega tovariša. Sodrugi Ko-

pač je v vznešenih besedah slavil pokojnikovo junaštvo. Zdrav in vesel, je dejal, si zapustil ženo in hčerko, ko si odhajal v službo — smrtno ranjenega so te pripeljali domu. Pregrešno varčevanje na železnici je zahtevalo zopet svojo žrtev. Da nisi mislil na druge, bi si bil otel lastno življenje; ampak hrabro in junaško si se žrtvoval za druge. Tvoje telo razpade v prah in pepel, ampak duh tvoj ostane živ med nami — izpodbujal nas bo k vztrajnemu delu, vodil k cilju, po katerem je hrepelo tvoje plemenito srce. Prisegam Ti, da se še čvrsteje oklenemo organizacije, ki si ji bil zgledno zvest in vdan član, in da ne odnehamo, dokler ne izpremenimo sedanjih za delavstvo neznosnih razmer. Sprejmi, nepozabni, kot zadnji pozdrav šopek rdečih nageljnov — lahka ti zemlja! Vsem navzočim so se orosile oči. Pretresljivo je bilo slovo neotolažljive vdove in mlade sirote... — V nedeljo zjutraj z vlakom št. 36 so odpeljali pokojnikovo truplo v Maribor, kjer so ga ob veliki udeležbi popokdne ob pol 4. pokopali. Mnogo prijateljev in tovarišev iz Ljubljane je pokojnika spremlilo v Maribor.

Josip Kaš. Ob smrti junaka, ki so ga pokopali v nedeljo na mariborskem pokopališču, piše sodr. dr. Slane iz Novega mesta: „Obvaroval je ta mož njemu izročene potovalce kot železniški strojevodja smrtnih poškodb. Vsak naj stori svojo dolžnost; ali so slučaji, v katerih je vagati življenje, da se rešijo, obvarujejo drugi smrti, poškodb. V takih slučajih je treba velikega poguma, velikega srca, trdnega dolžnostnega čuta, da vztraja na svojem mestu, ko mu je jasno, da lahko sam ponesreči in zapade smrti. Kako težaven popravek ima strojevodja n. pr. na vlak, v katerem se vozijo ljudje! Mislimo si brzovlak v noči, v megli, poln potovalcev v največjem diru. Mirno spijo, sedijo, se pogovarjajo potovalci v vagonih in zunaj v temni noči bdi na stroju delavec, od katerega paznosti, srčnosti je odvisno življenje, zdravje potovalcev. Hodimo nebrižno mimo onih dveh mož, ki stojita na velikem stroju, kateri ima poditi v temno noč. — Tu stoji mož in gleda naprej po železničnem tiru in ne sme opustiti pozornosti, mora poslušati, ako stroj pravilno teče in ako ni nevarnosti na progi. To je popravek, katerega nobeden prejšnji čas ni poznal. — Na postaji stoji tovorni vlak. Pride telegram, da so se drugemu vlakom odtrgali vagoni — lore, natovorjene s kamni in da dirjajo nizdoli proti tej postaji. Priti ima ravno vlak z veliko delavci, na tiru, na katerem imajo pridrveti odtrgani vagoni. Svet visi proti postaji. Strojvodja omenjenega na postaji stoječega tovornega vlaka sliši, kaj je javil telegram, ne premišlja se niti trenotek, odveže svojo mašino, da kurjaču znamenje in oba skočita na mašino in se s polno paro vozita v smeri, v kateri so imeli priti odtrgani težki vagoni. Hotel je te vagonce pridrževati, ko bi svojo mašino hitro nazaj spravil, ali vsaj jih vreči iz tira, da ne zdirjajo proti osebnemu vlak, ki je imel priti na istem tiru. V nekem ovinku naleti mož s svojim strojem na grozno hitro nizdol tirajoče vagonce. Mašina in vagoni trčijo vkup — padejo iz tira, strojevodja in kurjač ležita ob progi in k sreči ne nevarno poškodovana. To je novodobni idealni delavec; — stroj v fabriki, stroj drugod vzgaja take značaje, take velikane dela! — V Parizu je bila pred nekoliko leti razstava, v kateri je nastal ogenj. Pisali so, da so visoki aristokrati kar drčili ven, pri tem podirali ženske, hodili čez nje, jih poškodovali. Predniki teh aristokratov bi morda v srednjem veku drugače ravnali, pa vsaj mirno presojali situacijo in rešiti pomagali zbegano ženstvo. — Ali: na jezeru nastane pri regati vihar, ljudje v čolnih se hočejo rešiti. Čoln privesla h kopnemu, moški hitijo iz čolna, suvajoči ženske nazaj. To se je tudi dogodilo v našem času. — In strojevodja Josip Kaš, katerega so položili te dni k večnemu počitku v Mariboru, je bil idealen novodoben delavec, kakor onadva, ki sta se peljala nasproti nizdol drvečim težkim vagonom. V tem Slovincu se je javil poseben pogum, redka srčnost, pa tudi redko zaničevanje nevarnosti v izpolnjevanju dolžnosti. „Tukaj stojim, ne morem drugače“, kakor je izrekel Martin Luther, pa tudi: kamor si se postavil v življenju, tam moraš skozi in če te spremlja pomanjkanje in si v smrtni nevarnosti. To so veliki značaji, ki bi v vsakem drugem delu postavili moža. Vse zdajšnje gospodarsvo zahteva take delavce. Dobrobit vseh družabnikov je od visna od delavstva in ni vse eno, koliko boljšega življenja odkazuje delavstvu gospodarstvo, koliko

družba daje priložnosti izobrazbe delavskim slojem, sploh masi. Vsak delaven človek in posebno delavstvo, ki stvarja družbi toliko bogastva, in toliko udobnosti na tem svetu, je ud velike verige človeštva. Častivredno je delavstvo, ki toliko stori, ki tolikokrat vaga svoje življenje. Ceniti je višje, kakor so ga cenili dozdej in ga še cenijo lastniki proizvodnih moči in drugi; iz njega se prikazujejo močje, kakor sta navedena dva strojevodja in kurjač in klobuk pred njimi doli; taki močje so v zdajšnjih časih plemenitniki družbe Vi, delavci, pa smete s ponosom gledati na take sodruge, ki spoznavajo tako, kakor Kaš svoje socialne dolžnosti. Rajni Kaš je bil bližnji sorodnik preljubenzivega že umrlega Ignacija Kaša, ki je na celjski gimnaziji bil eden najodličnejših in najljubeznivejših dijakov. Škoda, da je Ignacij Kaš volil vojaško kariero, postal bi v drugi nemara večji dobrotnik svojemu narodu. Pred kratkim v Ljubljani umrlemu profesorju Fr. Orožnu je bil Ignacij Kaš sošolec, bila sta prijatelja, bila dve slični naravi, ljuba, ljudomila človeka, katerih je škoda, da sta umrla v najboljših letih.“

Finančni minister zasmehuje ljudstvo. Finančni minister Zaleski je pred kratkim pojasneval poljskemu klubu nov finančni načrt vlade. Z obdavčevanjem vžigalic se obremenijo vsakega državljana za 80 vin. letnega davka. Novo davčno breme se pa lahko znatno zmanjša, če se bode ljudstvo navadilo varčevati tudi na vžigalicah. Po mnenju ministra se nikjer na svetu ne zapravlja toliko vžigalic kakor pri nas. Na francoskem se porabi povprečno po tri vžigalice na dan za vsakega državljana V Avstriji pa devet. — Sedaj torej razumemo zakaj se je obdavčilo vžigalice! Ljudstvo porablja vse preveč vžigalice in zato je treba obdavčiti ta predmet, da se ga tako nauči varčevati. Oj, nedosegljiva ministrska modrost! Enak vzrok baje velja za obdavčevanje žganja in pive. Gospod minister pa od druge strani pričakuje, da bode davek na vžigalice napolnil državne blagajne za veliko milijonov kron! To pa ne bi bilo mogoče, če se zniža konsum vžigalic, kakor si baje želi, za dve tretjini. Ako bi bilo res, da obdavčevanje omejuje porabo obdavčenega predmeta, ne bi gospod minister naložil državljanom novo breme. Ali seveda razlogov, četudi jalovih in zmešnih je treba dobiti na vsak način. Njegova modrost, gospod finančni minister mora imeti o razsodnosti ljudstva pač ministrsko mnenje.

Letni dohodki avstrijskih državnih železnic. Meseca decembra pretečenega leta so znašali transportni dohodki zračunani na podlagi prometnih uspehov 65.031.200 kron; torej za 1.875.185 kron več nego meseca decembra prejšnjega leta. Od teh odpade na prometno osebje, višji dohodek 449.577 kron, zlasti zaradi pomnoženega potovanja občinstva ob velikonočnih praznikih. Dohodki tovornega prometa so se pomnožili zlasti zaradi podaljšane dobe cukrenih pese in pomnoženega prometa z premogom in oddaji žita. Politični dogodki niso bili brez vpliva na druge prometne virov. Tovorni promet meseca decembra 1912 v primeri s tovornim prometom tega meseca prejšnjega leta, se je pomnožil za 1.427.608 kron. Provizorično zračunavanje dohodkov dunajske državne železnice izkazuje napram dohodkom prejšnjega leta v osebnem prometu za 59.210 kron zvišanih dohodkov. V tovornem prometu pa izostanek za 34.649 kron. Provizorično zračunavanje dohodkov celega leta 1910 izkazuje naraščanje dohodkov za 55.146 milijonov kron.

Davčni program socialne demokracije. V finančnem odseku je posl. Vinarski ob priliki davčnega predloga sodr. poslanca Rennerja razvijal davčni program socialne demokracije in opravičeno kritiziral in pobijal davčni privilegij, ki vživajo člani cesarskega dvora na prejemkih; nepravilno je tudi, da so častniki prosti davčnih bremen. Privilegij, ki vživajo oficirji, cesarski dvor in samostani je zoper temeljnim zakonom države. Feudalizem je kolikor toliko odstranjen tudi v Avstriji. Privilegijev napram temeljnim ustavnim zakonom države, ki nalagajo vsem državljanom enake dolžnosti in bremen, ne more biti. Obdavčiti je v enaki meri cesarski dvor, oficirje in samostane. Če morejo plačati davke kmeti, delavci, državni uslužbenci, železniški uslužbenci itd., ki nimajo niti za najnujnejše življenjske potrebe zadostnih dohodkov, zakaj ne bi plačali davke ljudje in zavodi, ki kar se tiče dohodkov, niso ravno v največji stiski?

Poslanec Vinarski je predlagal, da naj se v slučaju odklonitve Rennerjevega predloga, zviša davka prosti eksistenčni minimum letnih 2000 kron za 1800 kron in v slučaju odklonitve tudi tega predloga, naj se eksistenčni minimum zviša za 1600 kron. Pobijal je nadalje predloge meščanskih poslancev Banom in Buchinger. Predlogi bodo le omogočili, da se bode odmerjalo davke na velike posestva po starem privilegiranim sistemu. Velike latifunde in veliko industrijo naj se obdavčuje odstopno po prometu in prejemkih. Mesto obdavčevati leto za leto vedno v večji meri revne kmečke in delavske sloje, naj se obdavčuje veliko posest, veliko industrijo, kapitaliste in bogataše, ki imajo zadostnih dohodkov in za katereni davčni izdelek ravno največja skrb.

Dohodki avstrijskih delavcev. Prinereno z mezdam industrijskih delavcev drugih držav, so tedenske mezde avstrijskih industrijskih delavcev brezdvomno najnižje. Povprečno primera tedenskih mezd kvalificiranih delavcev ene stroke izkazuje sledeče:

	Tedenske mezde
Amerikanski industrijskih delavcev	46.38 kron
Angleški	33.84 „
Francoski	25.95 „
belgijski	22.42 „
švicarski	21.66 „
avstrijski	11.90 „

za hrano izda tedensko (povprečno):

amerikanski industrijski delavcev	17.66 kron	
angleški	15.64 „	
švicarski	12. — „	
francoski	11.48 „	
belgijski	10.84 „	
avstrijski	7.32 „	

Ostane torej tedensko za druge potrebščina:

amerikanskemu industrijskemu delavcu	28.20 kron	
angleškemu	18.20 „	
francoskemu	13.97 „	
belgijskemu	11.58 „	
švicarskemu	9.66 „	
avstrijskemu	4.58 „	

Pri temu vračunanju dohodkov in izdatkov ni pozabiti, da so v Avstriji življenjske potrebe visle visoke colinske politike najdražje. Iz tega je razumeti neznosno bedo in vsetransko pomanjkanje, ki trpi avstrijski delavec. Gospodujujočemu razredu so nasprotja med revnim in kapitalistom neljuba. Po njih mnenju so delavske organizacije, ki vztvarjajo razredna nasprotja. Gori navedene številke kažejo, da je izkoriščanje in beda, ki sili delavstvo v boj in da je organizacija delavstva naravna in potrebna posledica kapitalističnega odiranja.

Strašna nesreča na progi Opčina-Sežana. Sistem izkoriščanja in preziranja življenja delavcev, ki se je uvedlo na avstrijskih železnice, je zahteval nove žrtve. Štiri zdravih koristnih človeških eksistenc uničenih, vpepeljenih. Tam za hrvaško mejo pa štiri družine z mnogimi nepreskrbljenimi otroci, ki jočejo za ubožnim očetom in plakajo pred življenjem revščine in stradanja, ki jih pričakuje. Kje bodo dobili zdaj revni otroci, plakajoče družine oporo? Izrablja se za najtežavnejša dela na progi revne delavce, ki zapuščajo svojo domovino in blodijo po svetu, da bi za skromni zaslužek, ki bi jim omogočil preživljanje svojih družin, živinsko garali. Popravljali so progo ob zimskem mrazu, burji in dežju za bornih 2 kroni in 80 vin. na dan.

Prenočišče jim je bila ozka lesena baraka. Spali so vsi štirje skupaj na slami. Vnel se je ogenj, ki je v par minutih upepelil nesrečne delavce. Naj se ne pravi, da ni za take grozne nesreče nihče odgovoren. Vemo kdo je odgovoren za življenje teh revnih žrtev. Sto in sto krat smo opozorili železniške uprave na nevarnost, ki preže na življenje delavcev vsled mnogih službenih nedostatkosti in vsled naravnost skandaloznega izkoriščanja in varčevanja železniških uprav. O tej grozni nesreči bo treba spregovoriti že marsikatero besedo. Zadeva mora priti v najširšo javnost. Ni dovoljeno varčevati na stroške delavskega življenja. Treba je informirati javnost o razmerah na železnicah, zato da se tudi prepreči nove nezgode, novo pobijanje in sežiganje delavcev. Tudi življenje revnega delavca je nekaj vredno. Dohodki železnice rastejo leto za leto za ogromne milijone. Ali niso vredni oni, ki s svojim trudom vstvarjajo to bogastvo, skromnega varnega prenočišča? Skandaloznemu varčevanju in odiranju na železnicah

mora biti konec. O grozni nesreči imamo sledeče poročilo: V noči med torkom in sredo se je zgodila na progi južne železnice med Opčino in Sežano grozna nesreča. V čuvajnici št. 825 je spalo pet delavcev, ki so po dnevi delali na progi. Čuvajnica je premajhna in daleko pretesna za pet oseb. Toda „božja volja“ je obdarila delavstvo tudi s srečo, da se mora premnogokrat potiskati po takih luknjah, da ne pogine zunaj na mrazu. Dovolj je, ako povemo, da je bila čuvajnica zgrajena za eno samo osebo. Vlegli so se na slamo, ki so jo bili sami tja prinesli. Po noči ob pol 3. so se nenadoma zbudili od prevelike vročine in groznih bolečin. Čuvajnica je bila v ognju. Delavec Neuman je bil še tako srečen, da je nenadoma skočil ven in hotel pomagati tovarišem. Toda ni se mu posrečilo. Od groznih bolečin je padel na tla, kjer so ga pozneje dobili in prepeljali z vlakom št. 5. v tržaško občinsko bolnišnico in je malo upanja da okrevi. Drugi štirje so pa umrli vsled groznih opeklin in zadušeni vsled dima. Pred durmo so bili naloženi pragi, ki so se prevrnili in zastavili vrata. Imenujejo se: Štefan Potaska, 42 let star, Josip Negavec, 35 let star, Lovrenc Čermak, 34 letni. Eden izmed teh ima 6 otrok, drugi štiri in eden dva. Prve vesti so pripovedovale, da so delavci preden so se vlegli, napravili v koči nekoliko ognja, ki se je potem prijel slame in končno kože same. Iz Opčin smo pa dobili poročilo, ki daje nesreči popolnoma drugačno obliko in dela za njo odgovorno zopet železniško upravo. Kočo so užgale baje iskre poštne vlaka št. 828, ki so letale ven iz strojnega dimnika. To pa zaradi tega, ker rabi železnica najslabši premog, odpade, ki povzročajo, da se iz dimnikov usipajo v gostem dežju iskre in pa zato, ker se uporabljajo stroji do skrajne sile. Mogoča je pač prva in druga verzija.

Nadaljni detalji so grozni, štiri reveže so našli zjutraj še tleče v bajti s popolnoma poogljanimi in vpepeljenimi ekstremitetami, enega od teh klečečega pri vratih, do katerih je v strašnem boju z ognjem došel, toda omagal bržkone vsled poškodb, peti pa je imel menda še toliko pričujočnosti duha — ko se je zbudil iz spanja — da je potegnil čez se suknjo ter v nji bežal skozi ogenj na prosto in nato proti sežanski, četrte ure oddaljeni postaji, kamor je došel v najhujšem mrazu samo v srajci, ker je moral odvreči gorečo suknjo. — Ne bi vam poslal teh vrstic o grozni tragediji, o kateri ste itak že dobili poročilo od druge strani, da nisem izvedal o postopanju orožnika, ki je zaslišaval do blaznosti prestrašenega in do smrti opečenega nesrečnega; po vsem telesu je dobil delavec težke opekline, krvavel je po nogah in rokah, trepetal v bolečinah, orožnik pa mu je v najbrutalnejšem tonu grozil s prisegam, trdil, da je on kriv nesreče, da je najbrže sam zažgal, da fingira nedolžnost itd. Navzoči so se nad tem zgražali, posredoval ni nihče, ker bi ne bilo varno. Komentar je nepotreben. Mož, ki je moral v ljuti zimi iti za trdim zaslužkom, da preživi sebe in družino, ki je morda vendar rešil golo življenje, a ostane najbrže invalid, bi moral v krvi in opeklinah v zapor, da ni bilo njegovo stanje obupno. Zaboje kosti, oglja in pepela štirih cvetočih življenj, trofeje prometnih interesov, čaka v sežanski mrtvašnici, v bolnišnici pa visi mlad mož med življenjem in smrtjo. — Drugo poročilo se glasi: Ob pol 4. je aviziral čuvaj na sežanski postaji, da gori čuvajnica št. 825. Pri bločnici je železniško osebje, ki se je takoj podalo na lice mesta, našlo strahovito ožganega Neumana, v sami srajci in spodnih hlačah; pribežal je do tja in se potem nezavesten zgrudil; vsled tega ni mogel podati nikakih pojasnil. Postajni načelnik je poslal po železniškega zdravnika dr. Verčona, ki je opečenca, katerega so medtem prenesli v postajno poslopje, podal prvo pomoč. Pozneje so prepeljali Neumana v smrtno nevarnem stanju z brzovlakom št. 5, ki odhaja iz Sežane ob 8.33 zjutraj in prihaja ob četrte na deset v Trst, v tržaško bolnišnico. Revež je bil tako grozno opečen, da ga je bilo strah pogledati. Kolikor nam je dosedaj znanega ni upati, da bi mu mogli rešiti življenje. Še strašnejši prizor, nego pri Neumannu, pa se je pokazal prisilec pri čuvajnici 825. Ogenj je že ugasnil skoro popolnoma, ker ni bilo več goriva. One lesene lope ni bilo nikjer, ker je zgorela do tal. V bližini čuvajničnih vrat so zagledali nekaj črnega, ožganega, in šele, ko so pogledali natančneje, so videli, da je človeško truplo, toda tako osmojeno, naravnost opečeno, da ni bilo mogoče spoznati, kdo naj bi bil mrtvec. Ko so vstopili v čuvajnico,

je izpreletela groza vse navzoče: med tlečim ogorki in pepelom so ležala še tri človeška trupla bolj podobna osmojenim železniškim pragom kakor pa človeškim truplom, ožgana tudi tako, da ni bilo mogoče spoznati nikogar. Ko je pozneje prišla na lice mesta komisija, seveda ni mogla konstatirati nič drugega, nego smrt. Imena izgubljenih delavcev so znana po uradnih zapiskih, a razločiti trupel ni mogoče, ker jih je ogenj prehudo ožgal. V čuvajnici so našli nekaj po tleh raztresenega denarja, iz česar bi se dalo sklepati, da je Neumann, preden je ubežal iz ognja, še hotel rešiti svoj prihranjeni zaslužek, pa se mu je denar raztresel po tleh. Obenem pa je ta denar, ki je ostal nepoškodovan, tudi dokaz da ogenj ni imel snovi, ki bi bile pri zgoretju dale toliko toplote, da bi se bil denar raztopil temveč, da je bil to hitro vzbuhel ogenj — gorela je slama — ki je najbrže že po dimu jih zadušil nenadoma, da se niso mogli več rešiti. Radovedni smo, kako bode sedaj uprava oskrbela družina in otroke ponesrečenih. Da ne bo stvar prišla iz spomina bomo na potreben in primeren način preskrbeli mi.

Inozemstvo.

Mednarodne pogodbe za delavsko varstvo. Švica vabi vse evropske države na konferenco, na kateri naj se poizkusi doseči mednarodne pogodbe za delavsko varstvo. Zvezni svet bo predlagal konferenci, da naj se obvežejo vse države, da prepovedo nočno delo mladostnim delavcem in uvedejo za delavske in mladostne delavce najvišji dnevni delovni čas po deset ur. Konferenci se snide najbrže v decembru. Avstrijska vlada se mora torej pohiteti in znižati zakoniti delovnik od enajst na deset ur, ako moče, da bo k temu moralno prisiljena, kakor se ji je zgodilo s prepovedjo belega fosforja. Tudi te prepovedi bi najbrže ne izdala, ako bi k temu ne bila prisiljena vsled mednarodne pogodbe.

IZPRED SODIŠČA.

Boj za zvišanje pokojnine.

Pred deželno sodišču ljubljanskem se je vršila pred kratkim civilna razprava, ki nudi priliko umestnim opazkam na adresu železniške birokracije.

Nadsprevodnik Ivan Noč je dne 27. marca 1909. ponesrečil pri Javorniku. — Vsled sesedanja jeza je vlak skočil iz tira. Noč je dobil hude poškodbe. Ravnateljstvo v Trstu mu je odmerilo le po navadni deležni dobi določeno pokojnino. Noč je zahteval po provizijskem opravičniku uračnanje petletne pokojnine. Ravnateljstvo državne železnice in železniško ministrstvo mu je zahtevo odkleklo. Noč je bil nato prisiljen vložiti potom odvetnika Katza tožbo za izplačanje 22 kron in 80 vin. mesečne doklade. Železniški erar je zahteval potom ljubljanske finančne prokure, da naj se razprava vrši pri upravni oblasti v Trstu ali na Dunaju. Finančna prokuratura je bila tudi mnenja, da se sploh ne more zadevo rešiti pred sodiščem, ker se Noč nahaja le v začasnem pokoju in da glede njegovih službenih razmer kot državni uslužbenec nima odločevati sodišče. Deželno sodišče je utemeljevanju finančne prokure ugodilo. Zagovornik tožitelja odvetnik Katz je proti ukrepu ljubljanskega deželnega sodišča rekuriral pri višjemu deželnemu sodišču v Gradcu. Rekurirala je tudi finančna uprava zaradi nedopustnosti pravih poti. Višje deželno sodišče v Gradcu je priziv finančne prokure odklonilo izreklo pristojnost ljubljanskega deželnega sodišča. Finančna uprava je zopet prijavila svoj priziv pri najvišjemu sodišču, ki je priziv tudi odklonilo.

Deželno sodišče v Ljubljani je odredilo sporno razpravo za dne 11. januarja t. l. zastopnik finančne uprave je izjavil, da je v razpravnem slučaju tožiti provizijski zavod za sluge in pomožne uslužbenice in ne finančni erar, da ni bil vzrok nezgodi „neizogiben“ v smislu provizijskega opravičnika in nadalje da ni bil Noč prisiljen iti v pokoj zaradi posledic nezgode temveč zaradi starostne šibkosti. V dokaz mu je služilo mnenje železniškega zdravnika Illnerja. Zastopnik tožitelja dr. Katz je uspešno zavrnil trditve finančnega zastopnika. Železniški erar jamči za dolžnosti provizijskega sklada;

nezgodno poškodovanje tožitelja je oilo neizogibno že iz razloga, da je Noč hudo ponesrečil. O starostni šibkosti ne more biti govora. Noč je v starosti 52 letih in je do dneva ponesrečenja povoljno in korektno izvrševal svojo službo. Priča dr. Illner izjavlja, da je naznanil železniški upravi, da trpi tožitelj na starostni šibkosti, da je to storil le za olajšati vpojitev tožitelja. (!)

Drugi zdravnik dr. Högl, ki je po nalogu zavarovalnice zoper nezgode preiskal tožitelja, pravi v svojem poročilu na upravo zavarovalnice, da je Noč navadni simulant, (!) ker ni našel na njemu nikakih znakov bolezni.

Priča dr. Demeter pl. Bleiweis izjavlja, da je bil Noč že od meseca februarja 1910 nepretrgoma pod njegovim opazovanjem, in da je po njegovem prepričanju nezgoda povzročila tožitelju močno živčno bolezen. O simulaciji ne more biti govora. Noč se je ravnal natančno po predpisih zdravnika, ali vkljub temu, ni bilo opazitiboljšanja. Tudi zdravniški izvedenec dr. Schuster izjavlja, da je tožitelj vsled nezgode zadobil hudo živčno bolezen.

Deželno sodišče je po dolgi razpravi obsodilo železniški erar v smislu predloga tožiteljevega zagovornika. Tožitelju je izplačati za dobo vpojojenja, to je od 1. januarja 1911, zahtevani pokojninski dodatek mesečnih 22 kron in 80 vin. Sodišče je obsodilo železniški erar tudi v izplačanje sodnjiskih stroškov, ki znašajo nad 800 kron.

Tako bo torej ponesrečeni nadsprevodnik končno vendar dobil pokojnino, ki mu gre po določbah. Seveda, če se ne bodo z zadevo na željo železniškega erarja še pečala višja sodišča. Tedaj bode moral ponesrečeni uslužbenec čakati še nekoliko mesecev, da dobi svoj denar. Železniškemu eraru ni mnogo za nove sodnjiske stroške, ko se gre za odreči staremu v službi ponesrečemu sprevodniku njegove službene in pokojninske pravice. Birokratizem naših železniških uprav je neprekosljiv.

Raznoterosti.

Vse je na prodaj! Monakovski tednik „Licht und Schatten“ priobčuje v zadnji številki velepomemben spomin, ki kaže kako cenijo knezi svoje podanike. List piše: Ko je bila severoameriška osvobodilna vojna, so prodajali nemški knezi svoje podanike Angleški. Posamezni knezi so prodali: vojvoda Brunšviški 5723 mož, deželni grof Hessen-Kasselski 16.992 mož, Hanavski knez 2322 mož, mejni grof Anspachski 1644 mož, knez Waldeški 1225 mož in knez Anhalt-Zerbstski 1160 mož. To so povprečno štirje odstotki vsega prebivalstva. Od teh 29.166 mož je bilo ob življenje 11.853 in za vsakega padlega ali pohabljenega so dobili knezi še posebno odškodnino, tako da je seveda vsakdo izmed teh skrbnih deželnih očetov gojil vročo željo, da bi jih čim več popadalo na daljnih ameriških bojiščih. Cena za vsakega moža je znašala po 100, 120 in 150 tolarjev. Zgodovinar Franc pl. Löher (1818—1892) je priobčil nad vse značilno pismo za mišljenje teh knezov. Pismo je pisal grof Schaumburg, vojvoda Hessen-Kasselski, baronu Hohendorffu vrhovnemu poveljniku heških čet v Severni Ameriki. Pismo je od 8. februarja 1777. Knez izraža najprej svoje veselje v pismu, da je padlo v bitki pri Trentonu 1650 njegovih mož, potem se pa jezi na angleškega ministra, ki mu je poračunal le 1455 padlih, kar je seveda za knezovo mošnjo pomenjalo precejšnjo izgubo. Ob koncu pisma pa pravi: „... in spominjam Vas, da se od 3000 Špartancev, ki so branili Termopile, ni vrnil niti eden. Srečen bi bil, ko bi mogel enako govoriti o svojih vrljih Hessencih. Povejte gospodu Mindorffu, da sem z njim skrajno nezadovoljen, ker je rešil onih 300 mož, ki so bežali pred Torentonom. V teku vojne ni padlo niti deset njegovih mož!“

Gospodarska kriza banke. Jastrebi žive od mrhovine in finančni kapital cvete v slabih časih. Vojna nevarnost je udarila delavstvo s strašno brezposelnostjo, z neprostovoljnim praznovanjem, bankam je nasula pomnožen dobiček! Prav naravno pokazujejo to resnico bilance velikih bank. Tudi bankam kriza kajpada ni polpnloma prinesla! Vračati so morale hranilne vloge preplašenim hranilecem. Tako so hranilne vloge največje dunajske banke, „Kreditanstalt“, ki ima svojo podružnico tudi v Ljubljani, opešale od 81,8 milijonov na 76,5 milijonov. Nadalje so morale povišati likvidnost, t. j. za izplačila so morale pripra-

viti več gotovine : blagajniška gotovina „Kreditanstalt“ je poskočila od 24,6 milijonov na 27,4 milijonov. Njih zaloge vrednostnih papirjev so utrpeli občutne izgube vsled kurznege poloma ; tako je „Kreditanstalt“ odpisal skoro poldrug milijon od svojih vrednostnih papirjev. Tudi industrijska podjetja, ki jih krmijo in vzdržujejo, so bankam donasale manjši dohodek. Končno je zastajala bančna kupčija tudi zato, ker so morale biti banke tesnosrčnejše in opreznije pri podeljevanju kredita. Tako je n. pr. „Kreditanstalt“ izposodil letos fabrikantom in trgovcem, ki jih zalaga s kapitalom, le za 9 milijonov kron več nego v minulem letu, dočim je bil prirastek lanskega leta 135,5 milijonov, predlanskega 58 milijonov kron. Ampak vse te senčne plati ne odvajajo velikih koristi, ki jih je nudila kriza velikim bankam. Obrestna mera je bila letos od sile visoka in visoka obrestna mera je za velike banke, ki mnogo izposojajo, gotov dobiček. Tako je „Kreditanstalt“ lani samo na obrestih pridobil 22,5 milijonov kron, t. j. za poltretji milijon kron več nego popred. Nadalje se odteka v velike banke nemajhni dobiček od vojnih naročil. Nadalje pa zajemajo velike banke svoj dobiček še iz drugih vrelcev : Mnogo kapitalistov, ki v navadnih časih zaupajo svoj denar manjšim bankam, se ob slabih časih boje, da ga izgube, pa ga kakor mačka mlade, prenašajo v velike banke, ki uživajo zaupanje, kedar poka tramovje v denarni organizaciji. Takih kapitalov ima n. pr. „Kreditanstalt“ 881 milijonov — za 36 milijonov več nego prejšnje leto ; ker je mnogo tujih vlog odteklo preko državne meje, je morala banka prav znatno razširiti krog svojih „zvestih“ v domači deželi. Vse te koristi, ki jih donasa velikim bankam kriza, prav izdatno odtehtajo škodo. Vsled tega rasto tudi bančni dobički. „Kreditanstalt“ je izkazal leta 1909 14,1 milijonov kron čistega dobička, leta 1910 14,3 milijonov, leta 1911 18,3 milijonov in leta 1912 18,2 milijonov. V resnici pa je bil čisti dobiček najbrž še veliko večji, ker banka del svojega dobička pritajuje, da ni treba zvišati dividende in da nabirajo za slabe čase tiho rezervno v tolažbo svojim akcijonarjem. Enako kakor za „Kreditanstalt“ velja tudi za druge banke ! V krizah se prav razločno kaže tendenca kapitalizma : Dočim se slabša življenje delavskih množic, raste bogastvo in moč finančnega kapitala.

O vojni. Pred 2500 leti je živel na Kitajskem modrijan Mo-Ti. Dr. Karl Brunner je prestavil v nemški jezik nekaj njegovih spisov, iz katerih posnemamo sledeče : „Mož je splezal na vrt svojega sosedu in kradel češplje in breskve. Moža bi obsojala vsa javnost, če bi izvedela o njegovi tatvini in ko bi ga zasačili, bi ga vlada kaznovala. Zakaj? Ker je storil sosedu krivico ! In če bi vzel sosedu prešiča, psa ali kravo, potem je storil večji zločin, kakor če bi bil ukradel češpljo ali breskve. Zakaj? Ker bi bil storil sosedu večjo krivico in ker bi bila krivica večja, bi bil tudi zločin tem večji. In če bi prežal na sosedu, ga oropal in zaklal, tedaj bi mu bil storil še večjo krivico. Čim večjo krivico bi mu napravil, tem večja bi bila kazen. V takih primerih bi bil ves svet edin v tem, da je mož kriv in obsojali bi ga. dejal bi : storil krivico. Tu pa je največji zločin — napad države na drugo — vojne in klanje in moritve med dvema državama ! Resnično, večji zločin. In vendar pravi svet, da je prav tako, hvali in izjavlja : prav je ! O, kakšna zmešnjava vlada v naziranjih sveta o krivici in pravici. Tukaj je nekdo, ki vidi nekaj črnih predmetov in pravi, da so črni ; če pa vidi mnogo črnih predmetov, pravi, da so beli. Ali verujete, da ta mož ve, kaj da je črno, kaj belo ? Zopet drugi je poskusil nekaj grenkih reči in pravi, da so grenke ; če pa je pokusil mnogo grenkih reči, tedaj pravi, da so sladke. Ali verujete, da ta mož ve, kaj da je grenko, kaj sladko. In tukaj je ves svet, ki ve, da je tatvina ene češplje ali breskve zločin in da je moritev, ubijanje in pustošenje med narodi, tedaj hvali te zločine in izjavlja, da to ni krivica ! Da, svet ne ve, kaj je pravica, kaj krivica.“ — To je tožba kitajskega modrijana, ki je živel v petem stoletju pred Kristusovim rojstvom. In od takrat je svet pridobil kulturo in civilizacijo, ki je že prodrla v najskritejše kote. Ali naziranje o dobrem in slabem je pri „gospodarjih sveta“ še vedno neizpremenjeno. Ubijanje v vojni tudi danes ne velja za zločin, temveč je slaven čin v večjo čast božjo.

Poročila o shodih.

Ptuj. — Dne 9. m. m. je bil občni zbor ptujske skupine železničarjev, ki je izpadel najlepše. Po poročilih predsednika, blagajnika in nadzorstva, ki se je vzelo z zadovoljstvom na znanje, in po daljšem govoru tajnika sodr. Kopača, ki je pojasnil sedanji položaj železničarski kategorij, in razpoloženje meščanskih strank in vlade napram stavljenim zahtevam in omenil dolžnosti zavednih železničarjev, je bil soglasno izvoljen sledeči novi odbor : Wutschak Ivan, predsednik ; Brunflicker, podpredsednik ; Mele, zapisnikar ; Šegula, namestnik ; Rozman, blagajnik ; Marinčič, namestnik ; Spolenak in Bevardi, nadzornika ; Strüfer, Mar in Röck, odborniki.

Vršila se je končno zanimiva razprava in izrazilo se je razne želje, ki se jih bode uvaževalo. Zbor je napravil na vse najboljši utis. Sodrugi naj razvijejo zdaj čim intenzivnejše delo v prid skupine, da bo mogoče nadaljno uspešno delovati in odločno braniti interese železničarskega osebja. Kjer je organizacija močna, tam so tudi službeni pogoji boljši.

Kanal. V nedeljo je bil tukaj železničarski shod ki je povoljno uspel. Na dnevnem redu so bile zahteve železničarjev in organizacija in ustanovitev vplačevalnice v Kanalu. Poročal je sodr. Skobl iz Trsta. Pojasnil je zgodovino železničarskih zahtev v parlamentu in stališče, ki so zavzele meščanske nacionalistične in klerikalne stranke napram stavljenemu 17 milijonskemu predlogu. Brezprimer-nemu izdajstvu nacionalistov se imajo železničarji zahvaliti, če so ostale njih službene in plačilne razmere neizpremenjene. Boja ki se ga usiljuje organizaciji po najnovejšem izdajstvu, se mi ne strašimo. Vajeni smo zmagati v kljub težavam in izdajstvu vsakovrstnih nasprotnikov. Zahtevali bomo z vedno večjo vmeno in odločnostjo, da naj se temeljito in vsestransko zboljša službene in mezne pogoje zapostavljenih in varanih železničarjev. Naj železniško osebje pospešuje uspeh boja z vedno ogromnejšim pristopom mednarodni razredni organizaciji zavednih železničarjev. Čim močnejše in vplivnejše bodo naše vrste, tem prej bomo zmagali in doživeli boljše razmere. — Poročilu je sledilo navdušeno odobravanje. Vršila se je nato razprava o lokalnih zadevah. Referent je obenem podal potrebna pojasnila o poslovanju novoustanovljene vplačevalnice v Kanalu. Izvoljen je bil sledeči odbor : Lepuschitz Florijan, predsednik ; Gerbič Izidor, podpredsednik ; Hvala Josip, blagajnik ; Paravan Andrej, namestnik ; Legiša Štefan, zapisnikar ; Zwölf Matija, namestnik ; Rabič Gregor in Andervald Martin, nadzornika.

Celje. — Krajevna skupina v Celju je imela svoj redni letni občni zbor dne 20. januarja t. l. Udeležba je bila velika. Na dnevnem redu so bila poročila odbornikov, izvolitev novega odbora, služajnosti in predavanje sodr. Kopača. Poročila se je vzelo z zadovoljstvom na znanje. V odbor so bili izvoljeni sledeči sodrugi : Marn Josip, predsednik ; Toman Nikolaj, podpredsednik ; Vidič Karl, glavni blagajnik ; List Fran, blagajnik za progo Celje-Spodnji Dravograd ; Cvetnik Fran, blagajnik za progo Celje-Grobelno in Grobelno-Rogatec ; Biringier Vincenc, zapisnikar ; Handolf Matija, namestnik in knjižničar. Jelen Fran in Pečovnik Filip pregledovalca računov ; Drev Anton, Gumsej Martin, Višnar Alojz, Hump Alojz, Brežnik Anton in Gorjanc Josip, odborniki. — Po izčrpanem dnevnem redu je imel sodr. Kopač daljše predavanje, o pomenu in namenu strokovne organizacije in razrednega boja. Predavatelj je žel za svoja izvajanja med in po predavanju navdušeno pritrjevanje. Shod je trajal do 11. ure zvečer. Predsednik je s primernim besedom pozivljajoč sodruga na delo zaključil važni in koristni občni zbor.

Dopise v zadevah celjske skupine je nasloviti na predsednika sodr. Josipa Marna, vratarja na južnem kolodvoru v Celju.

Ljubljana. — Železničarski shod. V nedeljo 23. m. m. dopoldne je bilo v areni „Narodnega doma“ veliko manifestacijsko zborovanje ljubljanskih železničarjev. Na shodu, ki sta mu predsedovala sodr. Gale in sodr. Jug, je železničarski tajnik sodr. Kopač iz Trsta očrtal sramotno izdajstvo meščanskih strank v parlamentu in ob vihnem odobravanju izvajal, da se morejo železničarji zanašati le na svojo lastno moč in na samopomoč s krepko strokov-

no in politično organizacijo. Sprejeta je bila soglasno sledeča

resolucija :

Državnozbornski dogodki zadnje preteklosti so avstrijskim železničarjem jasno pokazali, da se tako meščanske stranke kakor vlada njih zahtevam glede izboljšanja gmotnega položaja protivijo in jim niso naklonjene, da je toraj v sedanjih razmerah vsak resen poskus, da se želje železničarjev uresničijo parlamentarnim putem z ozirom na močni odpor vseh merodajnih faktorjev brezuspešen. Ker pa so ravno zadnja glasovanja o 17 milijonskem Tomschikovem predlogu pred vsem svetom razkrila, ta hinavski in sleparski namen meščanskih strank, ki v javnosti vedno trde, da zastopajo koristi železničarjev, ki so pa tekom šestih mesecev dvakrat odklonili zahtevo denarnih sredstev za najnujnejše želje železničarjev. Pokazale so, da so vsak čas pripravljene, na najbrezvestnejše izdajstvo železničarjev, kar pa vedno z tako ničevnimi ugovori zakrivajo, da so naravnost žaljivi za zdravo pamet železničarjev vsled česar jih z največjim ogorčenjem zavračajo.

Izhajajoč iz tega spoznanja izjavlja današnji javni železničarski shod :

Zboljšanje položaja železničarjev in posebno uresničenje njih najnujnejših želja je le tedaj mogoče, če izvajajo iz zadnjih dogodkov vsi avstrijski železničarji potrebne posledice, če postane zavest splošna, da je tako obstoj malih, enotnost razdirajočih kategorijskih društev, kakor obstoj organizacij, ki slede meščanskim strankam, vzrok, ki ojačuje odporno silo vlade in državnozbornske večine. Shod ponovno pripoznava, da je združenje vseh avstrijskih železničarjev v veliki socialno-demokratski železničarski organizaciji življenjska potreba, če naj na eni strani vsilimo napredek, in zlomimo odpor nasprotnika, na drugi strani pa preprečimo nevarnosti, ki prete železničarjem, z ozirom na nameravano krčenje pravic v zavarovalnici proti nezgodam, in v združevalnem pravu. Zato nalaga današnji shod vsem udeležencem dolžnost, da zastavijo vse sile za ojačenje socialno-demokratske železničarske organizacije, da lahko z mogočno enotnostjo pokažemo vladi in meščanskim strankam, da stoje vsi avstrijski železničarji združeni za socialno-demokratskimi poslanci, katerim so dolžni hvale in zaupanja, da se pa tudi obenem z gnjusom odvrčajo od izdajalcev, ki so združeni v protidelavskem taboru. Izhajajoč iz tega izpoznanja pozivlja današnji javni železničarski shod vse še izven organizacije stoječe železničarje, da se nemudoma pridružijo socialno-demokratski železničarski organizaciji.

Maribor. — Dne 12. m. m. se je vršil izredno važen in mnogobrojno obiskan shod vrhstavnih delavcev. Položaj kategorije vrhstavnih delavcev je tajnik sodr. Kopač vsestransko in primerno pojasnil. Omenil je akcije, ki so se izvršile v prid te zanemarjene kategorije koristnih uslužbencev in navedel sklepe raznih konferenc in posvetovanj zastopnikov organiziranih vrhstavnih delavcev. Opominjal je, da je nedostatkost, službeno izkoreščanje in preziranje mogoče odpraviti edinole potem močne stanovske organizacije. Najvitalnejši interes in stanovske dolžnosti zahtevajo, da se tudi tukajšnji vrhstavni delavci pridružijo zavedni organizirani železničarski družini, da si pridobijo boljše, primernejše, v službenem in mornem oziru bolj človeške razmere. — Izredno velik obisk shoda, zanimanje s katerim so navzoči sledili poročilu in burno pritrjevanje, kaže, da je tudi tukaj ugodno razpoloženje za našo organizacijo in da niso padle besede sodr. Kopača na nerodovita tla. — Navzoči so po shodu izrazili željo, da bi se vršilo tukaj več enakih shodov.

Brežice. — Dne 16. m. m. se je vršil občni zbor skupine železničarjev v Brežicah. Zbor je bil dobro obiskan. Tajništvo organizacije železničarjev je zastopal sodr. Kopač, ki je podal zgodovino bojev in uspehov organizacije v zadnjih letih in se veselil nad lepim napredovanjem organizacije na tej progi pozivljajoč navzoče na še vztrajnejše delovanje v prid stanovske združitve. In blagajniškega poročila, je razvidno, da je imela skupina v zadnji poslovni dobi 726 kron in 73 vin. dohodkov in 722 kron in 21 vin. izdatkov. Poročilo se je odobrilo. Po daljši važni razpravi se je sklenilo premestiti sedež skupine v Rejhenburg. V odbor so bili izvoljeni sledeči sodrugi : Alojz Jark, predsednik ; Kokole Josip, zapisnikar ; Romih Ivan blagajnik ; Rostohar Ivan, nadzornik.

Borovnica. — Dne 21. februarja 1913 se je vršil občni zbor tukajšnje skupine železničarjev. Udeležba je bila izredno lepa. Zbor je otvoril in mu predsedoval predsednik skupine sodr. Jan. Na dnevnem redu je bilo poročilo predsednika, blagajnika in nadzorstva in volitev novega odbora. Iz predsednikovega poročila razvidimo, da je imela skupina v preteklem poslovnem letu 9 odborovih sej; 6 shodov, ki so bili vsi dobro obiskani; delegate se je poslalo na štiri razne konference 5 sdrugov je dobilo podpore. Uloženih je bilo 22 prosenj. Kupilo se je več novih knjig. Interveniralo se je v raznih zadevah. Izvedlo se je akcijo zoper nenormalnim razmeram na tej progi. Izvršilo se je mnoge koristnega vsestranskega dela. Uspehe delovanja skupine je že opaziti v službenim razmerju in ureditvi mezdnih pogojev osobja. — Blagajniško poročilo je podal sodr. Gril. Organizacija šteje 99 članov. Posmrtno odpravninskemu skladu se je prijavilo 28 članov. Gibanje in promet poslovne dobe se zaključil z znatnim prebitkom. Del lokalnega imetja je naloženega v ljubljanski delavski hranilnici. Preglednik sodr. Štrumelj poroča, da je kontroliral knjige in našel vse v redu. Predlaga absolutorij in izreka zahvalo odbornikom.

V novi odbor so bili soglasno izvoljeni sledeči sodrugi: Ivan Alojz, predsednik; Mekinda Josip, podpredsednik; Supan Franc, zapisnikar; Štrumelj Franc, blagajnik; Hrovatin Ivan, knjižničar; Rozman Franc in Pavlovič Josip, preglednik; namestnik blagajnika za progo Borovnica-Preseje Verhovec Franc, za progo Logatec-Borovnica, Cestnik Franc. Odborniki: Mivšek Ivan, Ogrin Ivan, Troha Franc in Garin Franc.

H koncu je predsednik sodr. Jan dal besedo novemu zapisnikarju Supanu, ki se zahvaljuje za izkazano mu zaupanje in poudarja važnost in potrebo organizacije, ki vodi neprestani boj proti izkoriščanju in izstradanju osobja in brani njih težnje in pravice. Edino v razredni organizaciji je pravo mesto zavednega železničarja, ki želi sebi in svojim družinam lepše, boljše in dostojnejše življenje. Naj sodrugi z vedno večjo vnemo delajo za utrditev organizacije in za razširjenje naše ideje. Končno je govornik še priporočal večje zanimanje za naše časopise. Vsak zavedni železničar naj čita „Zarja“ in „Železničar“. Strankino časopisje zagovarja neprestano in neustrašeno pravice in interese delavstva. Zato je naša dolžnost ga razširjati in podpirati.

Končno je predsednik Jan oprostil tajnika organizacije sodr. Kopača, ki se ni mogel zaradi nujnih neodložljivih zadržkov udeležiti občnega zbora, in s primernimi navduševalnimi besedami zaključil krasno uspeli občni zbor.

* * *

Člane skupine železničarjev na Borovnici pozivljamo, da naj čimprej vrnejo v pregled članske knjižnice novemu blagajniku sodr. Štrumeljnu čuvaju na kolodvoru.

* * *

Vse dopise v denarnih zadevah skupine v Borovnici je poslati blagajniku sodrugu Štrumeljnu v Borovnici hišna št. 77.

Divača. — V nedeljo popoldne dne 16. m. m. se je vršil tukaj dobro obiskani shod železniškega osobja. Shod je najlepše vspel. Na dnevnem redu je bilo: položaj železničarjev in organizacija. Poročal je v poldrugournem govoru sodr. Golouh iz Trsta. Poročili so navzoči z zanimanjem sledili in burno pritrjevali. Sprejeta je bila sledeča resolucija.

Železniško osobje zborujoče v Divači dne 16. februarja 1913 vzame z zadovoljstvom na znanje poročilo o delovanju železničarske organizacije in socialistične frakcije v parlamentu v prid železničarskim interesom; obsoja ogorčeno izdajstvo meščanskih nacionalističnih poslancev, ki niso podpirali 17 milijonski predlog sodr. Tomschika in tako onemogočili zboljšanje plačilnih pogojev železničarjev.

Odobruje in podpira stališče in predloge naše organizacije, ki naj izvede stavljenе zahteve v svrhu popolnega zboljšanja mezd in službenih razmer vseh železničarskih kategorij. —

Po shodu so se prijavili organizaciji novi člani. Tako je prav. Naprej!

Pragersko. — Dne 10. februarja t. l. se je vršil sedmi občni zbor tukajšnje podružnice splošnega strokovnega in pravovarstvenega društva. Občni zbor je izpadel najlepše. Poročilo se je z odobre-

njem vzelo na znanje. Sodr. Kopač je poročal v tri urnem govoru o položaju organizacije in o nalogah zavednih železničarjev. Izvoljeni so bili v novi odbor sledeči zadrugi: Predsednik: Pičinin Alfred; podpredsednik: Mitteregger Rudolf; blagajnik: Vidovič Peter; namestnik: Zeliska Karl; zapisnikar: Podlaha Anton; namestnik: France Brenkovič; knjižničar: Hanry Mihajlo; namestnik: Bergles Ivan; pregledovalec knjig: Donik Matija; namestnik: Nekrep Alojz; zaupniki: Kores Alojz, Guzaj Karl, Ženljak France, Stern France, Koller Sigmund, Prener Alojz, Kos Ignac, Plohl Ivan, Kovačič Ivan, Mikložič Matija, Brumen Anton, Goršek France, Poj France, Paul Ferdinand, Rus Ivan, Weis Josip, Grill Lovrenc. Za zaupnika in blagajnika na progi Slov. Bistrica, je bil izvoljen sodr. Babrosch Ivan. Predsednik je zaključil krasno uspeli občni zbor med navdušenjem in pritrjevanjem mnogoštevilnih navzočih.

Poljčane. — Občni zbor tukajšnje skupine je bil dne 9. februarja t. l. Izpadel je najlepše. Poročila se je odobrilo. Odloru se je podal absolutorij in izreko zahvalo. V odbor so bili soglasno zopet izvoljeni prejšnji člani odbora. Poročila sta ob odobravanju in zanimanjem navzočih tajnik organizacije sodr. Kopač in delavski odbornik Sver. Storiło se je več umestnih sklepov in izvršilo mnogo koristnega agitatornega dela. Pojasnilo se je sedanjí položaj železničarjev in naloge, ki jih ima izvesti organizacija, da pribori zapostavljenim in varanim železničarjem boljše službene in plačilne pogoje.

Vršijo se sledeči shodi:

Nabrežina, dne 1. marca t. l. ob 7. uri in pol zvečer v prostorih novootvorjene gostilne g. Rusbacha shod z dnevnim redom: 1. Ponovna odklonitev 17-milijonskega predloga; 2. raznoterosti.

Konferenca prožnih vravnalcev se vrši v Ljubljani v Petričevi gostilni, Resljeva cesta 22, dne 9. marca 1913 ob 9. uri predpoldne z dnevnim redom:

1. Položaj prožnih vravnalcev;
2. zahteve in organizacija;
3. Raznoterosti.

Shodi.

Tržaškim skupinam na znanje!

Za ponedeljek 3. marca t. l. napovedan shod tržaških železničarjev je preložen. Dan shoda se bo po vabilih posebej naznanilo.

Kormin, 2. marca t. l. občni zbor.

Gorica II. in III., 3. marca t. l. zvečer shod državnih železničarjev.

Gorica I., 4. marca t. l. zvečer shod južnih železničarjev.

Vsebina številke 4. z dne 15. februarja 1913.

Članki: Davčna politika meščanskih strank. Fran Schuhmeier. Refleksije. Oderubi na delu. Slike z južne železnice. Mednarodne strokovne organizacije v letu 1911. Kdo ni glasoval za Zomschikov predlog? Iz državnega zbora.

Predpisi za prometno službo.

Dopisi: Smrtna nezgoda na železnici. Pragersko. Trst, državna železnica. Poljčane. Ljubljana. Malo manj nasilja. Kdor se je veter, žanje vihar.

Domače vesti: Železniški minister o reformah na državnih železnicah. Plače stabilnega državnega železniškega osobja. Vznemirjevalen odlok železniškega ministrstva. Letni prejemki železničarjev. Nezgodna statistika avstrijskih železničarjev. Solidarnost podjetnikov. Polom v „zvezi“.

Poročila o shodih: Trst V. Zidanmost. Sv. Lucija. Trst I.

Iz okrožnic in uradnih listov: Službene obleke na južni železnici.

Raznoterosti: Krvni davek ljudstev. Dober nasvet.

Inozemstvo: Združitev angleških železničarjev. Koncentracija strokovnih organizacij.

Tehnični pregled: Zaviranje vlakov potom električnih valov.

Železničarji!

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

Zadružništvo.

DELAVSKE KONSUMNE ZADRUGE
za Trst, Istro in Furlanijo.

X. zadružna doba.

Število članov 7190

Mesečni izkaz:

Razpečano blago:

Zadružno leto 1911-12	1912-13
(le proti znamkam)	(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

K 679834.65

K 1210323.62

Od 1. julija 1912 do 31. januarja 1913 razdelilo se je podpor bolnim članom in po njih zapostavljenim udovam in sirotam za K 6763 22.

Na dividendah se je izdalo od 1. julija 1912 pa do 31. januarja 1913 K 21.837.73.

Inkasi skladišča oblačil:

(od 18. septembra 1912 do 31. jan. 1913)

Oddelek: konfekcija.....K	61790.62
„ manufakture „ „	47709.01
„ obuvala „ „	23666.45
„ pokrivala „ „	11413.80

Skupaj K 144579.88

Trst, dne 31. januarja 1913.

Kavarna Unione - Trst

Ulica Caserma in ulica Torre Bianca

Napitnina je odpravljena

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

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“

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