



ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSkih ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

Uredništvo se nahaja v Trstu ulica Boscetto, 5 - Telefon 1570.

Upravištvu Dunaj V. Zentagasse 5.

Izhaja v Trstu 1 in 15 vsaki mesec

Nefrankirana pisma se ne sprejemajo. Rokopisi se ne vračajo.

Naročnina za celo leto 9.40 K. za pol leta 4.70 K.

Pozamezna štev. 18 vin.

Nekdaj — sedaj!

Paznemu zasledovalcu zadnjega gibanja privatnih železničarjev, se je moralo izcimiti začudenje nad izrednim radikalizmom železniških uradnikov, ki so se prvič ojunčili od ponižnih prošelj do pogumnih zahtev. Pa ne samo, da so kazali izreden radikalizem pri sestavi lastnih zahtev, temveč so se tudi vtikali v sestavo zahtev ostalih vslužbencev. Zaupniki so imeli mnogo posla s tem, da so odvrčali prizadete od stavljenja nedosegljivih postulatov, za katere so jih v nemali železniški uradniki. Eden izmed največjih hujskačev je bil vsem dobro znani dr. Weifner. Krošnjarij je okoli železničarjev s svojim radikalizmom, sumničil zaupnike železničarske organizacije, češ da so strahopetneži. In le on je tisti *enfant terrible*, ki hoče z enim samim udarcem rešiti polstoletja usuznjene železničarje. Ob teh prilikah, je pa tudi vedno razkrival, svoje nemško srce. S tem si je pa nakopal nezaupanje med zavednimi sodrugi. Na Dunaju se je ustanovila koalicija stanovskih organizacij. Pa tudi po vseh večjih postajah so železničarji ustanovili slično zvezo. Tukaj se je pokazal v celi nagoti radikalizem uradnikov, naščevanih od Dra. Weifnerja. Ali v boju osiveli sodrugi so kmalu spoznali zgrešeno pot, po kateri so jih hoteli voditi njih novi zavezniški. Z vso silo so se upirali okuženju zdrave delavske politike. Zapisniki raznih takih sej so neizbrisni dokument burnih prizorov, ki so se vršili, med vslužbenskimi in uradniškimi zastopniki.

Najradikalnejši so bili juž. železniški uradniki — kar je povsem umevno, če pomislimo, da je bil oče tega škodljivega radikalizma, juž. železniški uradnik, Dr. Weifner. Seveda je bilo tudi dosti treznejših gospodov, med njimi tržaški juž. žel. uradniki, ki so neprestano svarili njih tovariše pred nepremišljenim hujskačem. Prišel je 30. september 1. 1907. — dan odločitve. Južna železnica se je pogajala s personalnimi komisijami in z delavskimi zastopniki. In rezultat teh pogajanj je bil *znaten brezzbojni uspeh*.

Vsak trezno misleč železničar je bil trdo prepričan, da je le složno postopanje vseh prizadetih pripomoglo, do vspeha. Če se tudi niso izpolnile vse želje organiziranih železničarjev, je vendar to mezdno gibanje izposlovalo velik del stavljenih zahtev.

Dočim se je velik del vslužbencev, s svojim pogumom lotil spopolnitve železniške organizacije, je bil ravno oni radikalni del isti, ki je popustil skupno organizacijo ter pričel zasledovati ravno isto pot, katero je hodil pred gibanjem. Intrige, ki jih je uganjal v uradniškem društvu na Dunaju Dr. Weifner, so bile posledica njegovega izobčenja.

In sedaj je prišel trenotek osebnega maščevanja. Vstanovil je s pomočjo nekaterih, njemu slepo pokorščino obljublajočih ožjih prijateljev društvo (»Reichsverband«) »državna zveza« za avstrijske železničarje. Njih glasilo, »Der Südbahner«, je mrgolelo osebnih insultov

na osebe, ki delujejo v uradniškem in pravo-varstvenem društvu. Mala peščica poduradnikov južne železnice, ki se trpe na posledicah manije za opasanim britkim mečem, pa nekaj mladih uradnikov, ki so se o vsakih volitvah pokazali moretije umirajoče liberalne stranke. Dr. Weifner pa je v tem času obletel vse stranke. In danes počiva v naročju vse zveličavne matere rimskega klerikalizma. Kaj, poročajo k temu, njegovi zavezniški? — Nič! — saj za odgovor je potreba možganov.

Južno železniški uradniki so, s častnimi izjemami, organizaciji, potom katere so se pridobili znatnih vspehov, obrnili hrbet. Da, naravnost simptomatično znamenje, je dejstvo, da so ravno najradikalnejši elementi bili prvi, ki so vrgli puško v koruzo!

Ali ne samio, da so pobegnili od svojih polkov, katere so tolikokrat prej navduševali za eventuelne boje, temveč so tudi z nekakim satanskim veseljem ostanavljali delavskemu gibanju nasprotna društva in s tem podirali tisto vzajemno solidarnost, kateri so se pred kratkem pletli latorike. V Ljubljani so razpustili krajno skupino društva žel. uradnikov — premoženje so pa testirali Dr. Weifnerju, če je ta sklep bil tudi v nasprotju z obstoječimi pravili. S studom, so se obrnili pošteno misleči uradniki od teh nevarnih sebičnejšev. Vstanavljajo se arimatejska društva in sili se vslužbenec delati ti gospodi stafažo. Dočim Nemci vstanavljajo nemško nacionalne protidelavske zveze, propagirajo slovenski južno-železniški uradniki v Ljubljani in nekateri državno-železniški uradniki v Trstu N. D. O., krumirsko, stavkolomno organizacijo. Neki gospod Vinko Škof, ki je še kričal pri zadnjem gibanjem, državnih železničarjev v Trstu, o tesni medsebojni zvezi, z besedami, »Eine Gemeinschaft, ein Sinn«, je postal načelnik krajne skupine krumirske organizacije v Trstu.

Danes sta politična harlekina, Klofač in Buržival — njujen ideal. Tempora mutantur!

Ali železničarji, ki niso bili tako srečni, da so si namah, pridobili toliko priboljškov, marveč so se morali leta in leta vstrajno boriti, so ostali zvesti svojemu stanovski organizaciji. Zaman se jih vabi v žolte organizacije, katerih glavni smoter je obrekovanje; s ponovljenim pogumom razširjajo stanovsko zvednost. 71.000 hrabrih boriteljev za človeške pravice železniških vslužbencev koraka pogumno v boj, ne zmené se za lajanje pisanih brezzobnih psičkov, ki poskušajo ustavljati proti svojem cilju korakajočo četo.

Da, da, — mi estajamo in vas je strah!

Č. kr. generalna inšpekcija avstrijskih železnic, kje si?!

S tem vprašanjem se z vso resnostjo bavi osebje državne železnice v Ljubljani. In kaj bi se ne! Saj se nam je vendar vedno pripovedovalo, da je bila ta institucija, ki stane državo precej teškega denarja, ustanovljena zato, da nadzoruje početje avstrijskih železnic

v vsakem oziru, toraj tudi glede varnostnih predpisov, kateri sicer že sami ne vsebujejo posebnega socijalnega duha.

Kakor pa kaže službeni red za poletno dobo, si človek o tej instituciji pač ne more drugega misliti nego da je razven na papirju sploh ni, ali pa, da ni kos svoji namenjeni nalogi. Leta in leta se že boré uslužbenci za skrajšanje službenega časa, in to ne morda iz lenobe, temveč izključno le iz varnostnih ozirrov, kar potrja cela vrsta sodnijskih odlokov in izpovedi največjih učenjakov, ki so konsekvntno dokazovali, da je 90% vseh železniških nesreč edino le produkt prenaporne in predolge službe in da človek, ki uže dolgo stoji v službi, ne more biti več odgovoren za svoje početje. Cela vrsta oprostitev je sledila pri posameznih sodiščih edino le, ker se je dokazalo, da je bil dotični obtoženec predolgo v službi, toraj duševno nezmožen, preprečiti eno ali drugo nezgodo. Vse to je moralo končno uvaževati tudi železniško ministerstvo in stari birokrati, ki imajo tam svojo domeno, so izdali leta 1899 naredbo, po kateri se ima v bodoče urejevati službeno razmerje.

Toraj oficijelno je bilo pereče vprašanje rešeno in da se strogo izvrši, bi bila naloga č. kr. generalne inšpekcije, — onega skoraj nobenemu železničarju znanega zavoda. Prva leta so se sicer gospodje »turnusmaherji« nekoliko ozirali na izdano naredbo, ali so v teku časa začeli na vse pozabljati, kakor sploh na vse radi pozabijo, kar je za uslužbenca koristnega. To dejstvo najbolj drastično dokazujejo letošnji službeni redi, iz katerih naj naši čitatelji spoznajo kakšne duševne velikane štejemo med svojimi predpostavljanimi.

Ker je neprestano naraščujoči promet na delenjskih železnicah gospode prisilil, da preuredé to službo, so to storili na enostaven način, da so razširili službeni čas; pozabili so pa pri tem, da bi bilo potrebno povišati tudi število delavcev, kar bi seveda upravo stalo par kronic. O tem seveda merodajni gospodje ne slišijo radi, ergo se služba dosedanjim delavcem podaljša in stvar je v redu. Predpisi sicer nekoliko drugače govoré, določajo delavni čas, plačo za ta delavni čas i. t. d. ali kaj se briga gospod prometni kontrolor za take malenkosti, on, kateremu je vse podjetje poverjeno na milost in nemilost, vzlic temu, da prevrača največje kozle po vseh njemu podrejenih progah. Mi smo bili že parkrat prisiljeni baviti se s tem gospodom, kar nam seveda ni prijetno. Ker pa pametna beseda pri tem človeku ne zaleže in ker hoče na vsak način spraviti podjetje v varnostnem oziru, na višino zloglasne južne železnice, si ne moremo kaj, da opozorimo merodajne instance ob 12. uri na preteče nevarnosti. Da ta duševni velikan neče upoštevati eno najvažnejših določb, glede dolžine vlakov, smo že poročali, toda, ker se stvar ne spremeni, hočemo poskrbeti, da minister v državni zbornici pojasni to početje, da na ta način zvé vsaj javnost, komu prepušča svojega rojstva kosti, če se usede na vlak dolenjskih železnic. Še gorostastnejše

odredbe pa je ta mož (?) odredil 1. maja. Te presegajo vse meje in človek se mora vprašati: Je li gospod Batagelj še normalen? Določil je namreč, da na postajah Šmarje-Sap in Škofelca, pri vlaku 2282, ki odhaja iz Grosupljega okolu $\frac{1}{2}$ 11. ure in pride v Ljubljano j. k., ni potreba prememb razsvetljevati, kakor da ni treba službujočemu uradniku biti na prostoru; dekretiral je toraj ta del proge pri imenovanem vlaku prosti progi. Takega slučaja do danes še ne poznamo in ga vzlic temeljitemu iskanju po veljavnih inštrukcijah ne najdemo. Ze dejstvo, da v tem času, toraj po noči, vozijo vlaki po tej progi je naravnost v nasprotju s temeljnim železniškim zakonom, »Kaiserliche Verordnung«, ki ima postavno moč in ki izrecno prepoveduje nočno službo na lokalnih železnicah, h katerim do danes prištevamo tudi še dolenske železnice. Tudi s to stvarjo se bodo morali baviti odgovorni organi; za to hočemo poskrbeti.

Služba na teh železnicah traja toraj od 3h 15m. zjutraj; ko vlak 2271 odpelje iz južnega kolodvora, pa do 11h 30m. po noči, ko vlak 2282 pride na južni kolodvor, toraj 20 ur. In vzlic temu se na celi dolenski železnici ni sprejelo niti enega delavca, pač pa se je vsim podaljšal delavni čas, ki je preje znašal 15 ur in tudi več, za 2 do 3 ure in to brez vsake odškodnine in nadomestenga počitka. Upravičeno toraj vprašamo: ali določbe glede delavnega časa ne veljajo tudi za delavce dolenskih železnic?! Je-li ravnateljstvo in gosp. dvorni svetnik Ruff poučen o teh barbaričnih razmerah?! Mislimo da ne, in poskrbeli mu bomo potrebne dokaze, da so naše trditve resnične, na kar upamo, da take nedostatke, kakor tudi popolnoma nezmožnega prometnega kontrolorja Batagelja odpravi. Pa tudi služba prometnega in voznega osobja je naravnost v nasprotju z danimi obljubami, jako poslabšala. O tem bomo seveda morali še temeljiteje govoriti; za danes naj omenimo le najmarkantnejša dejstva. Vlakovno-spremno in strojno osobje se je pritoževalo radi predolge in prenaporne službe, ker je ista trajala 18 do do 19 ur z le 2-urnim počitkom. Ravnateljstvo je opravičenost pritožbe pripoznalo in je premenilo vožni red v toliko, da vozijo sedaj vlaki v Novo Mesto v dveh dneh. Gospod Batagelj pa in njegov vesten pomočnik, strojni inženir Trdina, sta v svoji brezmejni škodoželjnosti napravila tak vožni red, da sedaj le polovica prejšnje službe dosega 15 ur in to brez ene minute počitka. Ne vemo, kakšne obraze bi napravila ta dva nebodijhtreba, če bi se njima predpisala taka služba, brez vsacega odmora, da bi se jima toraj niti časa ne dalo za osebne potrebe.

Taka zlobnost je naravnost nesramna! Sploh ta dva gospoda smatrata vso službo za nekaj šport, ki jima omogočuje šikaniranje podrejenega osobja. O službi kot taki imata približno toliko pojma, kakor tele o živinoreji.

Poleg izredno dolge službe se pa na primer zahteva od ljudi še opravljanje poslov, ki jim prav nič mar ne gredo. Tako mora kurjač po naporni 15 urni službi še sam premog nakladati na stroj in si med vožnjo (!) istega kopati naprej, da ga lahko uporablja pri kurjavi. Ko se je na ta nedostatek opozorilo inženirja Trdina, je prav mogočno odgovoril: »Aber ich bitte, lassen sie mich damit, das ist doch eine Kleinigkeit«. Kurjač, ki je v znoju robotal celih 15 ur, mesto da bi šel k počitku mora torej še 4 do 5 ton premoga na stroj zmetati. Takim čutstvom, kakoršne kažete Vi, pravimo mi po domače: brezsrčnost. Capito?!

Strojvodje opozarjemo na njih dolžnost, to se pravi da zahtevajo od uprave spočitga in za službo zmožnega kurjača in bi morali v slučaju kake nesreče, brezobzirno trditi, da je tudi strojvodja, ki ne zahteva svojih pravic, sokrivec onih nesreč, ki so že zahtevale nesteto žrtv.

Pa ne samo novomeški, temveč tudi kočevski vlaki so se poslabšali tako, da je njih promet javna nevarnost za upravo in za uslužbenca kakor tudi za splošnost. Brez da bi se

za danes spuščali v detajle, zahtevamo da se uprava pobriga za razmere in jih temeljito preuredi in to še predno je osobje prisiljeno, poseči k samopomoči. Glavna naša zahteva, katero se bo moralo vpoštovati pa je: proč s popolnoma nezmožnim prometnim kontrolorjem Batageljem in red v kurilnico: Otroci naj se uče potrebni *abc*, resne oddelke naj pa vo. dijo zreli in izkušeni možje, na kar gotovo osobje ne bo primorano zatekati se vedno v javnost in bode tudi svojo službo z veseljem opravljalo, česar v danih razmerah gotovo nikdo ne more zahtevati.

Poročilo o letošnjem občnem zboru centrale.

Kakor smo že objavili, se je dne 27. aprila ob 5. uri pop. vršil na Dunaju, v Delavskem domu Favoriten, letošnji redni občni zbor Splošnega pravovarstvega in strokovnega društva za Avstrijo. Pred občnim zborom so se je pa vršila tridnevna konferenca delegatov s sledečim dnevnim redom:

1. Poročila, in sicer: a) poročilo predsednikovo; b) poročilo centralnega tajnika; c) poročila provincijalnih tajnikov; d) poročilo o administraciji (blagajne); e) poročilo o strokovnem časopisju in f) poročilo kontrolne komisije.

2. Volitev centralnega vodstva in kontrolne komisije kakor tudi praškega upravnega komiteja in kontrole.

3. Zadnja gibanja na avstrijskih železnicah. Koncesije in njih realiziranje. Naše bodoče naloge. (Poročevalca: Državnozborni poslanci Tomschik in sodr. Weigl.)

4. Podržavljenje državno-železniške družbe, Avstrijske severno-zapadne železnice in Južno-severne nemške zvezne železnice. (Poroča državnozborni poslanec sodr. Tomschik.)

5. Socialno zavarovanje. (Stališče, ki ga imamo zavzeti napram zakonskemu načrtu. Poroča državnozborni poslanec sodr. Müller.)

6. Premenitev statotov. (Poroča sodrog Weigl.)

7. Raznoterosti.

Na konferenci delegatov je bilo zastopanih 144 krajevnih skupin po 186 delegatih. Centralni odbor se je vdeležil polnoštevilno. Prišli so tudi vsi provincijalni tajniki, kakor tudi pravna konzulenta gg. Dr. Harpner in Dr. Katz. Sodr. Dr. Ellenbogen je zastopal predstojništvo socialnodemokratske stranke in pa zvezo socialno-demokratskih državnozbornih poslancev; občinski svetnik Domes je prišel za strokovno komisijo. Ako štejemo tudi goste, je bilo vseh vdeležencev 248.

Konferenca je pričela 25. aprila ob $\frac{1}{2}$ 10. uri zjutraj. Otvoril jo je tajnik sodr. Grüll, ki je v svojem nagovoru pozdravil posebno Dra. Ellenboga, Domesa in oba odvetnika Dra. Harpnerja in Dra. Katza.

Spomnil se je nato v prošlem letu preminulih prvoboriteljev sodr. Glaser-ja v Brnu in sodr. Dra. Frieda na Dunaju in opisal njih zasluge za organizacijo. V znamenje žalosti so vsi navzoči vstali s svojih sedežev.

Prvi je dobil besedo sodr. Dr. Ellenbogen. Mej drugimi je rekel približno sledeče:

Razvoj in naraščujoča moč strokovnih organizacij ter njih uspehi niso malo vznemirili meščanskih strank. Njih nevolja se je obrnila posebno proti železničarjem, ker so te kot nastavljenice državnih ali javnih obratov smatrali vedno za pripadnike meščanskega sloja!

V brutalnem boju so se leta in leta zaletavali v nas, ali nič jim ni hasnilo. Uvideli so, da z brutalnostjo ne opravijo ničesar več in gospoda se je odločila fingirati prijatelje delavstva, češ da edino oni sami morejo delavstvu koristiti in zastopati njihove interese. Začeli so snovati različne krščansko-socialne družbe in klube, kamor so proti dobri plače sprejeli sposobne priganjače, da opravljajo oziroma fungirajo službo „tudi delavskih“ prijateljev. Toda ti krščansko-socialni in drugi meščanski „tudi delavski“ prijatelji so se dali kmalu spoznati.

O prvi priliki, ko je bilo treba zares nastopiti v interesu železničarjev, so njih državnozborni zastopniki pokazali, da je vsa takozvana delavska politika meščanskih strank, gola sleparija. Glasovali so proti dvajsetmilijskemu predlogu, na škodo železničarjev. Kdor do tedaj še ni bil prepričan o hinavstvu meščanske socialne politike, temu so se pač morale otvoriti oči, ker zavrtnosti njihovega delovanja ni mogla prikriti nobena stvar več.

Govornik je na to orisal v kratkih potezah dosedanje vladino politiko, ki je popolnoma zgrešena, in ki je posebno v reševanju balkanskega vprašanja donesla težkih posledic na škodo naše industrije, da, tako težkih, da se ne bodo mogle nikdar popraviti. Koliko delavcev je vsled te napačne politike izgubilo delo in svoj svakdanji zaslužek! Konečno je tudi pohvalil železničarje, da oni zavzemajo posebno častno stališče v socialno-demokratski stranki in to vsled velikega števila članov, s katerimi tvorijo del te stranke, kakor tudi vsled njihove moralne jakosti. Izrazil je željo, da bi železničarji točastno mesto v stranki tudi vedno obdržali.

Govornikovim besedam je sledil buren aplavz.

Občinski svetnik sodr. Domes je opozarjal na poteškoče, katere ima železniška organizacija premagovati v svojih bojih. Rekel je, da je njih boj proti kapitalizmu tem težavnejši in napornejši, ker ima proti sebi najmočnejšega zaveznika kapitalizma, to je državo samo. Govorniku se je živahno pretrjevalo.

Na to se je definitivno določil dnevni red in se je na predlog sodr. Paula (Schreckenstein) izvolila komisija za proučevanje predlogov. V to komisijo je bil izvoljen za vsako kronovino en zastopnik. Na predlog sodr. Brodecky-ja so bili nato oni predlogi, ki se tičejo poročil označenih v dnevnem redu, odkazani določenim referentom, ostali pa izročeni izvoljeni komisiji za proučevanje predlogov.

K dnevnem redu je govoril prvi predsednik sodr. Grüll o točki 1a). Govoril je o predobitvah tekom zadnjih dveh let in se pri tem tudi skliceval že nato, kar bodo povedali še drugi centralni funkcionarji.

Napredek organizacije.

Govornik je omenil, da je število članov do današnjega dne naraslo na 60.000 in to kljub temu, da so se doneski zvisali. Konstatiral pa je da dejstvo, da fluktuacija članov oziroma na razmere, v katerih živimo danes ni bila tako velika kakor druga leta, pač pa se more reči, da je bila močnejša po številu.

Opaziti je, da je največ članov izstopilo vselej po doseženem uspehu. Vseh krajnih skupin štejemo 226, vplačevalnic pa 168. Največja skupina je Gradec južni kolodvor s 1793 člani; njej slede Linz s 1215 in Pilzen s 1053 člani. Povedal je še nekaj numeričnih podatkov o izplačanih podporah, o stroških za referente o shodih, konferencah, sejah i. t. d. in se po tem zahvalil vsem zaupnikom in uradnikom organizacije za vestno sodelovanje.

K točki 16. dnevnega reda je govoril generalni tajnik državnozborni poslanec sodr. Tomschik. Po razpustitvi strokovnih društev se je organizacija razvijala le po časi. Člani so pristopali prav polagoma. Še le veliko gibanje, leta 1905 je oživilo železničarje, organizacija je napredovala od tega časa vrlo hitro in število članov se je v kratkem podvojilo. Tudi v pretečenem letu 1908 imamo

kljub stagnaciji industrije

beležiti precejšen napredek. Število članov ni ravno neznatno naraslo. Žalibog, da ta hiter napredek ni pripisovati vselej spoznanju, da je organizacija zares potrebna, nego da veliko število železničarjev vodi le egoizem in pa vedno hrepenjenje, da dosežejo tudi v prihodnje se več momentanih uspehov v boju za izboljšanje svojega materialnega stanja. Ti sebičneži se shodov navadno ne vdeležujejo, ako pa že pridejo na kak shod, tedaj storijo to le radi formalitete, da jih drugi vidijo, ne zanimajo

se pa niti najmanj za to, kar se tam govori. Mnogo takih se v slučaju gibanja združuje tudi s svojimi lastnimi nasprotniki. Govornik je omenil slične slučaje iz zadnjega gibanja v pasivnem odporu ter postopanje eksekutivnega izvrševalnega komiteja tekom zadnjih pogajanj. Vse kar se je sedaj pridobilo je

vspeh edino le naše organizacije.

A naši nasprotniki se ne sramujejo, naše uspehe pripisovati samim sebi, da, idejo v tej nesramnosti celo tako daleč in trdijo, da bi bili dosegli še več, če ne bi ti presneti socialni demokratje motili njihove taktike.

Vrhunec takim neumnostim pa tvorijo oni, naši člani, da tudi kak zaupnik je med njimi, ki so za taka nesramna zavijanja celo pristopni. Iz tega se mora pač sklepati, da nekaj naših članov sploh ničesar ne misli in da ne čita niti svojega strokovnega glasila. Poročevalec je omenil nadalje, da je število izstopnih članov radi tega videti tako visoko, ker se je vsakega člana, ki je z mesečnimi doneski zaočal tri mesece, črtalo, in potem, ko je plačal, zopet sprejelo v organizacijo. Vzrok še vedno veliki fluktuaciji članov tiči v mlačnosti marsikaterega člana. Vrhu tega je pa tudi treba omeniti, da marsikak rogovilež v organizaciji pokvari kakemu dobremu zaupniku ono veselje za delo, ki ga je treba imeti in da ne deluje več tako intenzivno, kakor je deloval do sedaj. Tudi se ne sme pozabiti, da zaupniki tuptam naslikajo uspehe veliko večje in pomembnejše nego so v resnici, kar povzroča mej člani razočaranja, nezaupanje in ravno vsled tega kaj radi izstopajo iz organizacije. Nasprotno pa se uspehi cenijo tudi pod njihovo pravo vrednostjo ali pa se jim celo odreka vsak pomen, oziroma se jih smatra celo za ponesrečene poskuse.

V splošnem se more reči, da je vspehe videti v visokih številkah. Toda tudi število železničarjev je veliko in vse, kar se izvojuje, kadar razdeljeno med velikansko število železničnih uslužbencev, se vidi tem neznatneje čim nižji so kategorije mej katerim so izvojevanih vspehov deležne. Zraven tega pa vedno naraščujoča draginja, in pa zavlačevanje železničnih uprav z realiziranjem danih koncesij, vse, kar ne malo vpliva na vrednost izvojevanih uspehov.

Izdatno in trajno zboljšanje materialnega in moralnega stanja železničarjev kakor tudi vsega delavstva je mogoče doseči le *potom močnih političnih sredstev, potom zdrave in razumne trgorinske in agrarne politike, v zvezi s krepkimi in zavednimi organizacijami.* Vsled vednih bojov, ki smo jih imeli za izboljšanje stanja železničarjev, jih nismo mogli s sistematično-teoretičnim podukom izobraziti v mož, ki bi res spoznali pomen organizacije za bodočnost, napraviti iz njih zavedne sodruge, ki se zavedajo tudi svoje dolžnosti, da v organizaciji treba tudi delati. Treba bi bilo izvojevati stare zahteve in ni ravno priporočevati, da se prihaja z novimi, dokler ni še udovljeno starim.

Sedanje ugodno stanje za strokovna gibanja se more spremeniti kar nenadoma, če vlada prama strokovnim organizacijam zavzame sovražno stališče, kakor se je to že dogodilo. V taki težki situaciji je treba

razsodnih in neustrašljivih sodrugov,

vsled česar je treba započeti še danes z delom in s sistematičnim podukom pripravljati sodruge na eventualne teške čase.

Govornik je poudarjal nadalje potrebo konferenc in je opozarjal na naloge, ki jih bode imela organizacija v prihodnosti izvršiti. Omenil je posebno uveljavljanje danih koncesij, uvrščenje uslužbencev ravno podržavljenih železnic ter eventualna nadaljna podržavljenja. Kritiziral je tudi nastopanje nam nasprotnih društev tekom zadnjih pogajanj in pogajanjih, opisal stališče sedanje koalicije, uje težnje na pozameznih postajah, upor severno-železniških uradnikov. Ta provociram boj je organizacija

morala odkloniti, ker bi bil brezuspešen. Vprašanje glede društva železniških uradnikov, strojevodij in sprevodnikov oziroma koalicij se reši v najkrajšem času.

Državnozborski poslanec sodr. **Tonschik** je na to govoril

o novih delavskih odborih,

ki se imajo v peljati pri c. kr. državnih železnicah, c. kr. severni železnici, pri državno-železniški družbi in pri Avstrijski severno-zapadni železnici. Opozoril je, da bodo člani teh odborov že imeli priliko res kaj dobrega ukreniti, ali le, če bode za njimi stala močna organizacija, ki bode morala z njihovimi hrbiti vplivati na železniško upravo. Pri volitvah bode tedaj treba paziti, da v te odbore pridejo samo zaupniki organizacije, in da se tako prepreči, da cela institucija ne postane le orodje železniške uprave. Vsem separatističnim stremljenjem se je, kakor pri vseh drugih institucijah, tako tudi tukaj treba najenergičnejše upreti. Kam dovedejo separatistični boji nam prav podučljivo prikazuje Dr. **Wnifner** na južni železnici.

Govornik je končno še omenil, da je za severno-zapadno Česko treba ustanoviti novo tajništvo, a je obžaloval, da do sedaj ni še bilo najti zato sposobne osebe.

V postopanju taktike je priporočal sledečo taktiko: *S popolnjenjem organizacije, nastavljanje zaupnikov za določene rajone v posameznih provincijah. Jako toplo pa je priporočal, da se s sistematičnim podučevanjem poglubi v razumevanju pravega pomena organizacije, ker se jih le tako more vzgojiti železničarje za hrabre in razredne sobojernike.*

Poročilu je sledilo živahno pritrdjevanje.

Sodrug **Brodecky**, tajnik praški, je poročal za česko tajništvo. Govoril je o gibanju na Češki severni in na buschtiradski železnici, kakor se je razvijalo leta 1907. Povedal je, da so v tem gibanju na Češki severni železnici nekateri zaupniki imeli grozno veselje štrajkati. Kazal je oistro to samovoljno postopanje in opozarjal na nevarnosti, ki so s takimi manjvami v zvezi. Opisoval je nadalje postopanje pri pogajanjih in apeliral končno na navzoče, da podpirajo praško tajništvo v njegovem delovanju. Izrazil je željo, da bi se manj kritiziralo in zabavljalo in več delalo v prosep organizacije v vspodbudrio železničarjev, ker organizacija bode še-le takrat zares močna, kadar bode imela v sebi zavedne, probujene člane.

Kaczanowsky tajnik loovskega tajništva se je pritoževal, da se za Galicijo preveč štedi in da je za obsežen tamošnji teren premalo močij na razpolago.

Govornik je povedal, da so bile velike zapreke napredku organizacije, državnozborske volitve, o koji priliki so njega samega radi nekega političnega delikta zaprli. Število članov je vsled tega momentano znatno palo. Kljub rumenim organizacijam in kljub nestrpnemu šikaniziranju, ki ga morajo tamošnji uslužbenci pretrpeti od strani svojih predstavljenih, je število članov zopet znatno poraslo. Govornik pravi, da se tudi za naprej nadeja še napredka in spopolnjenje v organizaciji. Govoru je sledilo odkritosrčno pritrdjevanje.

(Konec prihodnjic.)

Delavski odbori pri c. kr. državnih železnicah.

Odlok železniškega ministerstva od 19. aprila 1909, štev. 8321, izdan na vse organe, glede uvedbe novih določb za delavske odbore v okrožju c. kr. avstrijskih državnih železnic.

Dočim razveljevljam določbe odloka železniškega ministerstva od 23. marca 1907, štev. 17.013, obelodanjenega v XVIII. odst. uradnega lista štev. 29, ki urejajo poslovanje delavskih odborov in delavskih centralnih odborov pri c. kr. avstrijskih državnih železnicah,

smatram shodnim, uvesti na podlagi tu zdolaj priobčenih določb, pri c. kr. državnih železnicah, delavske odbore in en delavski centralni odbor, v svrhu proučevanja splošnih delavskih personalnih zadev pod upravo c. kr. državnih železnic.

Te določbe stopijo takoj v veljavo in z dnem, ko bodo obelodanjene, so razpuščeni dosednji delavski centralni odbor kakor tudi vsi delavski odbori.

Ob enem se nalaga prizadetim uradom, da nemudoma preskrbijo vse potrebno za hitro izvolitev novih odborov.

Wiba.

Določbe za delavske odbore in za centralni delavski odbor pri c. kr. avstrijskih državnih železnicah.

I.

§. 1.

Namen delavskih odborov je, izvoljenim zastopnikom delavstva, v smislu statuten nuditi priliko, da v splošnih, v prvi vrsti pa koristi delavstva v področju c. kr. državno-železniških ravnateljstev*) tičočih se zadevah, tako posebno v mezdni vprašanji, predlagajo želje in pritožbe ter oddajajo svoja mnenja.

Razpravljanje o zadevah posameznih delavcev je iz delavskih odborov izključeno.

§. 2.

Pri vsakem državno-železniškem ravnateljstvu se ob njega sedežu izvoli navadno po en delavski odbor; izjemoma pa se v onih ravnateljstvenih okrajih, kjer se oziroma na posebne razmere smatra za potrebno, z dovoljenjem železniškega ministerstva, mesto jednega delavskega odbora morejo voliti tudi še posebni delavski odbori za delavce določenih okrožij v področju ravnateljstva. Za sestavljanje le-teh posebnih delavskih odborov in za njihovo delovanje imajo slednje določbe veljati v polnem obsegu.

Volitev odbora se izvede po glavnih službenih panogah v treh skupinah, in sicer tako-le:

1. V skupini progovzdrževalnih in pri gradnji vposlenih delavcev**).

2. V skupini delavcev vlakovno pospeševalne in delavniške službe.

3. V skupini delavcev pri prometu.

Uvrstitev delavcev drugih službenih panog, kakor na primer delavcev v depozitu materiala, v elektrarni, v impregnacijskem zavodu, pri plovbeni inšpekciji in drugih, v jedno teh treh volilnih skupin, se prepušča odločitvi državno-železniškega ravnateljstva.

Vsaka volilna skupina voli iz svoje srede po štiri odbornike in ravnateljsko namestnikov; ravnateljstvo pa imenuje iz vsake volilne skupine po jednega namestnika.

Vsi v jedni volilni skupini izvoljeni oziroma imenovani odborniki tvorijo jedno sekcijo delavskega odbora.

§. 3.

Voliti in voljen biti morejo v vsaki volilni skupini vsi delavci, ki so dovršili 24. leto, so že jedno leto v službi državno-železniške uprave***) in so najmanj jedno leto uposleni v jedni onih službenih panog, ki pripadajo dotični volilni skupini. Delavke ne morejo ne voliti niti ne morejo biti izvoljene.

§. 4.

Za volitev samo pa veljajo sledeče določbe:

Dan volitve določi vsako ravnateljstvo za svoje uradno področje in ga ima najmanj dva tedna pred volitvijo objaviti v svojem uradnem glasilu. Na onih službenih mestih, kjer je personalni status jako obsežen, je treba tudi ukreniti potrebno, da so o razpisu volitev tudi vsi delavci obveščeni.

Glasovnice imajo biti po posameznih volilnih skupinah izdane v treh različnih barvah in opremljene s suhim pečatom ravnateljstva.

Glasovnice je smatrati za tiskovine, katere je treba natančno obračunati. Onim, ki imajo volilno pravico, morajo službeni predstojniki ali pa od njih v to svrhu določeni or-

*) Glede sledečih določb je c. kr. državno-železniškim ravnateljstvom smatrati enakopravno tudi one neposredno železniškemu ministerstvu podrejene urade, ki v svrhu vodstva lokalne obratne službe na železnicah v državnem obratu že obstojijo ali se pa še uvedejo.

**) Zraven je tudi šteti svoje delavce vposlene pri novih gradnjah.

***) Službeni čas dovršen pri privatnih železnicah ki jih je država prevzela v svoj lastni obrat, je v teh pogledu enakoveljaven s službenim časom pri avstrijskih državnih železnicah.

gani izročiti glasovnice osebno in skrbeti za to, da se vsi upravičenci volitve tudi vdeležijo.

Vsak volilec ima izpolnjeno glasovnico oddati svojemu službenemu predstojniku, ali pa organu, ki ga je predstojnik v to svrhu določil osebno, in sicer pred pretekom termina, določenega kot dan volitve.

Na uradne glasovnice se smejo prilepiti tudi listki s tiskanimi ali pa napisanimi kandidati; glasovnice je oddati v zalepljenih kovertah.

Oddane glasovnice imajo uradni predstojniki odposlati nemudoma ravnateljstvu, ločene po pomembnih volilnih skupinah in zalepljene v zaprtih kovertah ter ob enem poročati, zakaj in kje so zaostale glasovnice, ki manjkajo.

Glasovnice oddane po razpisnem volilnem dnevu je zavrniti.

Izdanje potančnejših določil o evidenci, o zaračunanju in o predložitvi glasovnic na ravnateljstvo se prepušča le temu samemu.

Skrutinij došlih glasovnic se ima izvršiti pri ravnateljstvu po komisiji, ki jo ravnateljstvo v to svrhu sestavi; tej komisiji je pa pridružiti tudi tri znane delavske zaupnike.

Rezultat skrutinija je zabeležiti v zapisnik, sestavljen ločeno po treh volilnih skupinah; ta zapisnik imajo podpisati člani komisije.

V vsaki volilni skupini je smatrati za izvoljene one, ki so dobili relativno največ veljavnih glasov; v slučaju razpolovljenja glasov odloči žreb. Izvoljeni imajo tekom osem dni izjaviti, ako prevzamejo mesta.

Listo izvoljenih in imenovanih odbornikov in njihovih namestnikov je predložiti železniškemu ministerstvu, priobčiti jo v uradnem listu železniškega ravnateljstva in jo razposlati na vsa ostala ravnateljstva. V listah je tudi navesti število oddanih veljavnih glasov, ki jih je dobil eden ali drugi izvoljenih članov.

§. 5.

Funkcijska doba izvoljenih kakor tudi imenovanih odbornikov in njihovih namestnikov znaša tri leta, računši od volilnega dne, oziroma od dne, ko je bil dotičnik od ravnateljstva imenovan.

Pred pretekom te dobe ugasne uradno poslovanje odbornikovo, oziroma namestnikovo:

- a) ako odloži mandat;
- b) ako je bil obsojen na kazen zapora ali ječe.

§. 6.

Ako izvoljeni ali imenovani član ne prevzame mesta, ali, ako se odpove mandatu, ali se ga izključi iz odbora pred pretekom funkcijske dobe, tedaj stopi na mesto izvoljenega člana oni namestnik, ki je pri volitvi dobil relativno največ glasov, na mesto imenovanega člana pa stopi imenovani namestnik.

§. 7.

Odborove seje se vršijo redno vsako leto enkrat, vendar pa ravnateljstvo v slučaju, ako je to potrebno, tudi lahko skliče izvanredne seje.

Navadno se izvoljene tri sekcije shajajo vsaka sama zase; ravnateljstvo pa tuhtam tudi lahko skliče vse tri sekcije k skupni seji.

Kot predsednik posameznih odborovih sekcij, kakor tudi pri eventualni skupni seji dveh ali vseh treh sekcij, fungira državno železniški ravnatelj ali pa jeden njegovih dveh namestnikov; v slučaju ako so le-ti zadržani, lahko prevzame predsedništvo pri razpravljanju jedne sekcije, oddelčni predstojnik, ki je za to glavno službeno panogo pristojen.

Dnevni red, ki ga ima sestaviti predsednik se ima priobčiti odbornikom najkasneje en teden pred sejo; odborniki pa imajo svoje predloge k razpravi prijaviti potom službenega predstojnika predsedniku; le-ta ima odločiti, ako predlogi po svoji vsebini morejo biti predmetom razprave v delavskem odboru (§ 1) in ako jih je postaviti na dnevni red za prihodnjo sejo.

Članom odbornikom se jamči za prosto izražanje svojih mislij, v kolikor ni to omejeno po obstoječih zakonih in po službenem redu in se ne more nobenega člana radi svojega glasovanja v sejah, pozvati službeno na odgovornost.

Ako se kak član pri sejah ne obnaša dostojno, tedaj ga ima predsednik pravico izključiti iz jedne seje; v slučaju pa, da se nedostojni nastopi ponavljajo, tedaj predsednik tudi lahko predlaga ravnateljstvu, da se dotičniku odvzame mandat.

Sklepčnost delavskih odborov ali posameznih sekcij ni odvisna od nobenega določenega števila zastopnikov; v tem pogledu je prepuščeno samovolji predsednikov, da odloči, jeli se v slučaju odsotnosti nekaterih odbornikov ima opravljati o jednom ali drugem predmetu, ali pa če se im razprava o istem preložiti na prihodnjo sejo.

Odborovi člani so dolžni vdeleževati se seji; v slučaju da svoje odsotnosti ne bi mogli upravičiti, jim ravnateljstvo zamore odvzeti mandat.

Pri glasovanju odločuje absolutna večina od članov oddanih glasov; predsednik, nadalje uradnik, ki fungira kot zapisnikar, kakor tudi drugi uradniki, ki jih ravnateljstvo eventualno pošlje k seji, v svrhu pojasnitev, nimajo pravice glasovati.

Imena vseh vdeležencev, nadalje kratek popis razprave in pa rezultat glasovanja, ima zapisnikar zabeležiti v posebnem zapisniku, ki ga podpišejo on sam, predsednik in pa jeden odbornik, katerega izmed sebe izvolijo oni vdeleženci, ki imajo pravico glasovanja. Zapisnik shrani predsednik; vsakemu odborniku je pa izročiti en prepis istega.

Tekom osmih dni po seji ima predsednik predložiti zapisnik železniškemu ravnateljstvu, da ukrene potrebno z ozirom na oddana mnjenja.

§. 8.

Odborniki dobivajo tudi za čas svoje odsotnosti vsled vdeležbe pri odborovih sejah, svoje mezde.

Razven tega pa dobijo oni člani, ki stanujejo v kraju, kjer se vrši odborova seja, za vsak dan, kadar se je vdeležijo, posebno odškodnino, v znesku 2 kron; odborniki pa, ki ne stanujejo v kraju, kjer se vrši seja, dobijo prosto vožnjo do tja in za vsak tudi samo začeti dan njihove odsotnosti od svojega bivališča, odškodnino za potne stroške v znesku dvakratne dnevne mezde, oziroma, če je ta mezda manjša nego 3 krone, znesek 6 kron.

§. 9.

Železniško ministerstvo zamore delavski odbor vsakočasno razpustiti.

II.

§. 10.

Za posvetovanje takih vprašanj, ki zadevajo vse delavstvo jedne službene panoge ali pa vse delavstvo c. kr. avstrijskih državnih železnic, in za katera železniško ministerstvo smatra potrebno skupno razpravljanje z delegati vseh delavskih odborov, se ima ustanovi en centralni delavski odbor na Dunaju.

Da se pa tudi v tem centralnem delavskem odboru omogoči strokovno zastopanje posameznih delavskih interesov vsake posamezne službene panoge, imajo izvoljeni člani enakih sekcij vseh delavskih odborov skupaj, iz svoje srede izvoliti vsaka po štiri delegate in isto toliko namestnikov, dočim železniško ministerstvo imenuje izmed odbornikov, ki so bili imenovani za dotične sekcije vseh delavskih odborov, po jednega delegata in po jednega namestnika. Ta volitev delegatov se ima izvršiti pri prvem sestanku vsake sekcije posameznih delavskih odborov in je zato ob jednom z dnevnim redom, določenim za prvo sejo, odbornikom tudi poslati izkaz izvoljenih odbornikov dotičnih sekcij vseh delavskih odborov.

Glasovnice oddajo izvoljeni odborniki zalepljene in ravnateljstva jih imajo tako zatvorjene in ločene po posameznih sekcijah, nemudoma poslati železniškemu ministerstvu, kjer se izvrši skrutinij.

Za izvoljene se imajo smatrati oni, ki do bijo relativno največ veljavnih glasov; pri razpolovljenju glasov odloča žreb.

Lista izvoljenih kakor tudi imenovanih delegatov centralnega odbora se obelodani v uradnem listu železniškega ministerstva in v uradnih listih posameznih ravnateljstev.

Železniško ministerstvo si pridržuje pravico, število delegatov oziroma njihovih namestnikov po potrebi zvišati in v svrhu za to potrebnih nadomestnih volitev vse potrebno ukreniti.

§. 11.

Mandat delegatov traja tri leta, računši od dneva volitve, konča pa tudi pred pretekom te dobe, takoj, ko izgubi svoje mesto kot član delavskega odbora.

Za nadomestjenje delegata z njegovim namestnikom velja analogna določba v zadnjem odstavku §. 5.

§. 12.

Kadar se zadeva, ki jo je železniško ministerstvo določilo, da se o njej razpravlja, tiče vseh službenih panog, tedaj se skličejo vsi delegatje, sicer pa le delegatje onih službenih panog, katerih zadeva na dnevnem redu interesira.

Uradnika, ki ima poslovati za predsednika, imenuje železniško ministerstvo; predsednik določi tudi dnevni red, ki ga je delegatom naznaniti takoj ob njihovem sklicanju.

Določbe §. 6. v 5., 6., 7., 8., 9., 10. in 11. odstavku kakor tudi one §. 7. glede delavskih odborov, veljajo analogno tudi za delavski centralni odbor.

Nekaj železnične statistike

za leto 1907.

(Konec.)

V istem letu se je na železnicah, o katerih ravno govorimo, zvozilo 151.94 milijonov ton blaga (mej tem na železnicah v državnem obratu 74.31 milijonov), to je na vsak kilometer obratne dolžine 6967 (v državnem obratu 4962, v privatnem obratu 11.348) ton in prevozilo 14.684 milijonov tonelatnih kilometrov.

Po vsakem kilometru obratne dolžine se je povprečno vozilo 672.544 (v državnem obratu 609.501, v privatnem obratu 811.116) tonelatnih kilometrov.

Prima letu 1906 je množina prevoznega blaga narasla za 5.32 odstotkov (v državnem obratu 3.58 odstotkov, v privatnem obratu 7.05 odstotkov) in obratna dolžina na vsak kilometer za 3.02 odstot. (v državnem obratu 0.71, v privatnem obratu pa 5.96 odstotkov.)

Število prevoženih tonskih kilometrov je poraslo za 10.22 odstotkov (v državnem obratu 11.28 v privatnem obratu pa 8.52 odstotkov) in na vsak kilometer obratne dolžine za 7.69 odstotkov (v državnem prometu 8.11, v privatnem obratu 7.41 odstotkov).

Svota vseh dohodkov iz obrata na glavnih in lokalnih progah znaša okroglo 848 mil. kron (=38.812 kron na vsak kilometer obratne dolžine); od te svote spada 492 milijonov (= 32843 kron na kilometer) na državni obrat in 365 milijonov (= 51.824 kron na kilometer) na privatni obrat.

Obratni izdatki znašajo skupaj 600 milijonov (v državnem obratu 368, v privatnem obratu 232 milijonov) kron.

Primeroma obratnim dohodkom prejšnjega leta so isti porasli v letu 1907 za 7.71 odstotkov (v državnem obratu 8.90 odstotkov, v privatnem obratu 6.10 odstotkov); obratni izdatki pa so se zvišali za 14.75 odstotkov (v državnem obratu 16.15 odstot. v privatnem obratu pa 12.60 odstotkov.)

Čisti dohodek iz obrata je znašal 248 (iz državnega obrata 124, iz privatnega 124) milijonov kron, to je na vsak kilometer obratne dolžine 11.332 kron (v državnem obratu 8260 kron, v privatnem obratu 18026 kron) napram čistemu dohodku v letu 1906, ki je znašal 264 milijonov kron (v državnem obratu 135, v privatnem 129 milijonov), oziroma 12.356 kron (v državnem obratu 9251, v privatnem 18.994 kron.)

Vseh železniških nesreč na avstrijskih železnicah je bilo leta 1907 — 2905 (593 več nego leta 1906.)

Pri teh nezgodah je ponesrečilo 452 potnikov (brez krivde 300, vsled svoje lastne krivde 152), in sicer 11 smrtno. Na jeden milijon potnikov je spadalo po 2.02 (v državnem obratu 2.82, v privatnem 0.94) in na vsak milijon osebnih kilometrov po 0.07 (v državnem obratu 0.09, v privatnem 0.03) ponesrečenih oseb.

Nastavljencev (uradnikov, poduradnikov, uslužbenk in uslužbencev) je bilo leta 1907 — 113.124 (odstotkov več nego v letu 1906). Delavcev z dnevno mezdo pa je bilo uslužbenih 129.656.

Izdatki za plače, mezde in druge dohodke so znašali skupno 313.17 milijonov kron; od tega zneska spada 210.12 milijonov kron (6.02 odstotkov več nego leta 1906) na nastavljene uslužbenice.

V letu 1907 je za osobe obstojalo 27 penzijskih zavodov, 22 bolniških in 25 drugih humanitarnih blagajn. Premoženje teh institutov je koncem imenovanega leta znašalo 163.98 milijonov kron (1.96 odstotkov več nego leta 1906.)

Iz pokojninskih blagajn se je izplačalo 29.59 milijonov kron za penzije in provizije in iz bolniških blagajn 5.01 milijonov kron bolniških deležev za zdravila in za podpore. Izdatki drugih humanitarnih zavodov so znašali 1.42 milijonov.

DOPISI.

Laško. Dne 4. maja se je pri nas zgodila teška železniška nesreča. Tovorni vlak štev. 946 je mej premikanjem vsled nepravilne pozicije ogibov zavozil na slepi tir, vsled česar sta se lokomotiva in pa tender podričnila po nasipu doli. Kurjač Fran Dolinar je zašel mej lokomotivo in tender ter ga je jako teško pomečkalo; strojevodja je bil le lahko poškodovan in se je kljub velikanskemu razburjenju prav pridno prizadeval ublažiti bolečine Dolinarju, ki je tičal stisnjen mej lokomotivo in tenderjem. Po poldrugournem napornem delu se je posrečilo ponesrečenega kurjača izveči izpod razvalin ven.

Po nekaterih časopisih se je obžalovalo, da se vlakovno osebje ni vdeležilo rešitvene akcije. Ta pa ni res! Vse vlakovno osebje, Josip Roschker, Anton Perušek, Ludvik Falser, Ciril Kopfler, Ruprecht Mayer in Alojzij Müller so storili, kolikor so pač mogli. Momentanno se sploh ni moglo ničesar drugega ukreniti nego blažiti bolečine ubogemu Dolinarju. Rešilne priprave so dospele še-le s prihodnjim vlakom in je tedaj bilo treba čakati. Brez teh priprav pa Dolinarja sploh ne bi bilo mogoče dobiti izpod razvalin.

Ponesrečenca so pripeljali v bolnico v Celju.

Omenimo naj še, da se je kameralni voz strl popolnoma in se je deloma razbilo tudi nekaj vagonov.

Vaclav Gröger strojevodjevi namestnik. Že ime dokazuje pristnost germanskega pokolenja — je žalostni tovariš svojih kolegov, in se ne sramuje, padati istim v hrbet pri vsaki priliki, dočim sam krade in slepari tako podjetje kakor souslužbenec na najpodlejši način. Znano je, da strojevodje dobe za prihranjeni premog nekako premijo ki je bila velikokrat povod temeljitim debatam in večina osebja je prepričana, da bi se marsikak nedostatek odpravil, če bi se premijo sploh odpravilo. Tudi ta slučaj je zopet jasen dokaz, da take premije niso zdrave in če bi ne bilo premij bi tudi g. Vaclavu Grögerju ne bilo treba dati varuha, ki mora zanj plačevati premog, ki ga on v službi rabi. Že pred meseci je prišlo kurilnično vodstvo do prepričanja, da poštenost ni glavna čednost gosp. Grögerja in primorano je bilo dati mu ukor, ki pa ni imel druge posledice, nego da je gosp. Gröger dobival dva meseca mesto po 70 kron samo 30 kron premije. Ko je mislil, da je stvar pozabljena se je lotil zopet dobičkonosne manipulacije, dokler mu gospodje zopet niso prišli na sled. To se je zgodilo 19. t. m. Njegovi tovariši so pač vedeli, kako si človek zasluži dvojni zaslužek pri isti službi, niso pa hoteli edino le radi gosp. načelnika stvari mešati. Sedaj ko je kurilnično vodstvo prišlo samo na sled nečednim manipulacijam gosp. Grögerja pa upamo, da se stvar temeljito preišče in za bodoče čase onemogoči, da bi taki brezvestneži materialno oškodovali upravo in svoje tovariše. Upamo da bo preiskava kakor tudi kazni nepristranska in da se vsaj v tem slučaju vpošteva geslo: »*Gleiches Recht für Alle*«.

Gospodu Paki pa priporočamo, naj se iz tega slučaja pouči, da so najslabši denuncijantje in hinavci, ki mu prinesejo vsako malenkost na nos, dočim ga sami sleparijo in postavljajo pred javnostjo v zasmeh.

V državno-železniški kurilnici v Ljubljani vladajo, kakor se čuje, jako čudne razmere, in to ni nenaravno, če se vpošteva, da je vodja kurilnice, gosp. Paka, uže precej prileten človek in toraj potreben počitka. Seveda tudi njega ne more zadeti krivda v stvareh, ki se godé in ki so izključno produkt nezadostne kontrole o škodo podjetju kakor tudi osebju. Mi bi se za stvar gotovo ne brigali, ako ne bi bil v zadevi prizadet pristen Nemec in najstrastnejši sovražnik naše organizacije in naših sodrugov.

Solidarnost uradnikov se pri vsaki dani priliki kaže v lepši luči in to je za bodočnost jako dobro in podučljivo. Kakor znano, se po-

birajo med uslužbenci vseh železnic podpisi za znano peticijo, ki se ima predložiti državnemu zboru. Da se je toraj tudi nekdanjim saveznikom (?) uradnikom v skladišču drž. železnice v Ljubljani predložila tozadevna pola, je samo ob sebi umevno, neumevno pa je, iz kakšnih razlogov niti eden uradnikov pole ni podpisal. To si bo treba zapomniti in gospodje imajo biti uverjeni, da bomo tudi mi v danem slučaju vedeli, koga nam je podpirati. Zaslužena brca jim ne izostane.

Razne stvari.

Narodna naprednost za koruzo. Marsikaj smo uže doživeli glede značajev v narodnem taboru in marsikoga poznamo, ki je na ta ali drug način spretno prijadral iz naprednega v klerikalen tabor. Da je pa mogoče priti tudi potom koruze do družega prepričanja, nam je popolnoma novo, in to novo pot nam je pokazal znan narodnjak in postajenačelnik v Medvodah. V svoji nedosegljivi naprednosti je bil gosp. Pečar tako konsekventen, da značnega »Pomarančarja« v Preski ni pogledati ni mogel.

Ko pa je zvedel da dobe kmetje državno podporo v obliki ceneje koruze, je mož svoje obnašanje napram gospodu župniku hitro spremenil. To zna gosp. Pomarančar tudi ceniti in oddal je Pečarju od kozuze namenjene kmetom, 30 kg. po 10 vin. Vsekakor svotica ki je vredna prijateljskega sblizanja med naprednim svobodomislcem in reakcionarnim črnuhom. Le tako naprej gosp. Pečar! Če je dovoljeno Hribarjem, Tavčerjem in še drugimi takim značajem paktirati s Šušteršiči, Pegani in drugimi, potem bo to menda tudi raznim Pečarjem dovoljeno.

Le tako naprej! Konečno bodo pa vsemu zlu vzrok edino le breznarodni socialisti. O gospoda, tudi vašo hinavščino bo narod spoznal in vam dal že davno zaslužen brco.

Rajsi lakoto nego znižati colnino na žito. Tudi poljskim slahčičem je letošnje leto zmanjkalo žita, dasiravno si moremo misliti, da ga pride-lajo več, ko kak kranjski kajžar. Zato so pa v državnem zboru poljski poslanci stavili predlog, da naj vlada za čas od 21. maja do 21. avgusta odstrani colnino na uvozno žito.

„*Pesti Hirlap*“, glasilo peštanskih preku-povalcev žita pa se temu predlogu predrzno upira in piše mej drugimi doslovno tudi to-le:

Izjavljamo, da bi bili proti odprtju za prosti uvoz žita tudi tedaj, če bi razsajala lakota od Rumburga do Kotora in od Bregence do Černovic in bi trumoma grabila in odnašala svoje žrtve.

Takega nismo vajeni čuti, tudi ne iz ust kapitalizma. Surovost, podivjanost in nečloveška brezsrčnost so družene v teh besedah. Agrarci se tako pokažejo v polni nagoti svoje živinske krutosti, ker svojemu mamonu bili bi pripravljeni darovati cele mase človeških bitij v svrhu, da si polnijo še tako naprej svoje nikdar polne vreče nenasiitljive lakomnosti.

Studom mora vsak nastopiti proti takim ljudem, in cel svet bi moral protestirati proti takim nečloveškim izrazom. Toda, kaj hočete, sram jih je toliko, ko volka strah. Le moč proletarijata jim bo pokazala, kaj je človeško in kaj je živinjsko in nje se bodo bali. Saj čas se bliža, ko se to uresniči. Mi pa vedno tako naprej . . . !

Novi davki. Naša država, kakor znamo, je postala večja. Dobili smo Bosno in Hercegovino, kar smo jih preje tudi že imeli, samo ne še na papirju. Sedaj imamo pa tudi na papirju zapisano, da so te dve deželi naši, avstrijski. Ogri pravijo tudi, da so ogerske. Zato, da se je napisalo tudi na papir, da je Bosna-Hercegovina naša je pa vlada morala šteti milijone — Turčiji. Ker je Srbija od nekdanj reflektirala na te dve deželi in jo je aneksija istih iznenadila, je hotela po vsej sili naše monarhije vojsko napovedati. Vse je bilo že pripravljeno; vojaki so morali v Bosno ob granice in militarizem je požrl tudi tukaj ogromnega denarja. Skratka, Avstrija je potrošila ves denar, kar ga je imela, za slavo monarhije, za militarizem, ki naj bi to slavo vzdrževal. Prazna je državna blagajna in prazne so deželne blagajne. Toda moloh še ni sit. Gra-

dilo se bode zopet 6 bojne ladije, katerih vsaka ima stati 50 milijonov. *Gospod finančni minister hoče zato denarja in še denarja.* No, ženjalnosti mu ne manjka za take stvari, kakor po navadi nobememu finančnemu ministru. Recept, po katerem se pride do denarja je jednostaven in za vse enak; poseže se v ljudski žep. Tako hladnokrvno, kakor to namerava storiti sedanj finančni minister, niti njegov prosluli prednik Korytowski ni znal. Bilinski hoče *zvišati ne samo davek na žganje*, nego tudi *davek na pivo*, in sicer *davek na žganje za 50 vin.* na liter, *davek na pivo* pa od 3 kron 40 vin. na 7 kron od hektolitra pri navadnem 10 gradnem pivu; pri boljšem pa se več, tako, da zvišanje moremo računati na okrog 4 **kron** pri **jednem hektolitru**. Deželne doklade na pivo naj bi se odpravile, za kar bi država dala deželam vsakej po nekaj milijonov na leto; večji kos bi seveda država vtaknila v žep. *Seveda pa »ženjalnost« finančnega ministra ne sega tako daleč, da bi mislil tudi na to, kaj potem, če se ljudstvo upre proti temu zvišanju danka na pivo, in se odpove tej dragi in malo vredni pijači . . .*

Razven s tem davkom hoče finančni minister dobiti denarja tudi s povišanjem železniških tarifov. Tako naj se tedaj pokrijejo stroški povzročeni od krš-čansko socialne dvorne kamarile z aneksijo Bosne in Hercegovine in s tem denarjem, ki ga bode največ plačalo delavstvo, naj se gradijo vojni kolosi, novo orožje meščanske struje proti zavedajočemu se proletarijatu.

Daleč je še čas, a bliža se odločnimi koraki, ko bode proletarijat uvidel, kako mu kapitalizem pri ustih oturjuje oni zaslužek, ki si ga je priboril s trudapolnim delom. Ko ta čas spoznanja nastopi, tedaj bodo slični davčni načrti, kakor ga je sedaj predložil finančni minister državnemu zboru, vrženi v koš, in finančni ministri ne bodo mogli hoditi več tako ošabno po konci, kakor hodijo dandanes.

Grozna brezposelnost v New-Yorku. Neverjetno se zdi človeku, ko čuje, da v Ameriki v New-Yorku, v kraju svetovno znanih milijardarjev vlada taka revščina, da se ljudje takorekoč prodajajo za kosček kruha. Zadnje tedne je tam nastala taka brezposelnost da vzbuja marsikomu zares strah in grozo pred prihodnostjo. Na tisoče njih je brez dela, brez kruha brez strehe. Kaj čuda tedaj, če čitamo, da se v Brooklyn vršijo dražbe delavcev in delavk, na katerih se le-ti prodajajo, pripravljeni sprejeti vsako, kojesibodi delo, proti temu, da se jim dá grizljaj kruha, krpico obleke in pa bórno ležišče. Dražbovanje je prevzel neki tamošnji mestni uradnik, na katerega se brezposelni obračajo za »pomoč«. Ima napravljen poseben imenik vseh teh modernih sužnjev in jih raz-dejuje v tri vrste. Kšeft gre v popolnem redu na prej, ker se ga je smenjeni mestni uradnik poprijel z vso resnostjo. »Sužnji« se oglašajo dan na dan v obilem številu, ponudnikov pa gotovo tudi ne manjka, ker kapital je vedno na svojem mestu, vedno pripravljen, izkoriščati.

In kaj naj porečemo k takim neznosnim, sramotnim razmeram človeške družbe! Na jedni strani bogastvo brez mere: ne milijonarji nego milijarderji, a na drugi strani tisoči in tisoči brez kruha, brez strehe, ker nimajo zaslužka, in se prodajajo svojevoljno v sužnost, samo da obranijo svoje življenje, da ne poginejo žalostne smrti, lakote. Kaj je spričo takih razmer storiti, bode vsak proletarec gotovo vedel. Stopil bode v vrste svojih organiziranih tovarišev ter stisnil pest proti onemu, ki je kriv njegove današnje bede, proti svojemu največjemu sovražniku, proti kapitalu.

Vršili so se sledeči shodi in zborovanja.

Dne 22. aprila se je vršil na **Opčinah**, v gostilni »Pri veselem železničarju«, ustanovni zbor krajne skupine Opčine. Sodr. **Kopač** kot zastopnik centrale, je otvoril zbor ter obrazložil pomen organizacije. V odbor so bili izvoljeni jednoglasno: Za **predsednika** Anton **Skalar**, kontrolni čuvaj drž. žel. in Fran **Vezovišek**, premikalni nadzornik juž. želez.; **blagajnik**: Miha **Huber**, zapisovalec vozov: **namestnik**: Štefan **Cotič**, čuvaj južne žel.; **subkasirji** in sicer: za državno železnico do Dutovelj: Ivan **Krbarec**, prožni čuvaj; za južno železnico Fran **Kocjan**, čuvaj v Sežani; zapisnikarja Josip **Ojsteršik**, skladišni nadzornik, Fran **Gollner**, skladišni mojster; **pregledovalci računov**: Fran **Pachor**, premikalni nadzornik drž. železnice, Karol **Kugelweiss**, snazilec vozov, Ivan **Kocjan**, čuvaj juž. žel.; **knjižničar**: Ivan **Tomc**, vozovni ključar drž. žel.; **odborniki**: Karol **Eisner**, namestnik postajnega mojstra državne žel., Fran **Konič**, Fran **Mauričič**, prožni mojster drž. železnice, Peter **Albinger**, prožni mojster.

Dne 23. aprila ob 10. uri predp. se je vršil občni zbor krajne skupine **Divača**. Po običajnem poročilu predsednika, **blagajnika** in pregledovalcev računov, se je izvolil jednoglasno

slededeči odbor: **predsednik:** Karol Braun, namestnik: Eržen I., **blagajnika:** Vernig I. in Valentin Kurel; **zapisnikar:** Ivan Rošar, **knjižničar:** Josip Perharc; **pregledovalec računov:** Spendier.

Po volitvah je poročal sodr. Kopač iz Trsta o razvoju železničarske organizacije in o nje bodočih nalogah.

Ko se je rešilo še nekaj lokalnih zadev, je predsednik zaključil shod.

Dne 5. maja se je vršil v **Mariboru** v gostilni pri **Belem zajcu** izvanredno dobroobiskan občni zbor krajne skupine Maribor II. Iz poročila, ki ga je podal sodrug Klengl, je razvidno, da je krajna skupina v agitatorični kakor tudi v izobraževalni smeri storila svojo dolžnost. Poročilo je bilo sprejeto ob burnem odobravanju. Predsednikom je bil izvoljen A. Klengl, ki je po kratkem nagovoru podelil besedv sodrugu Kopaču iz Trsta. Le-ta je v daljšem jako poljudnem govoru naslikal gibanje železniške organizacije. Razlagal je zakonski načrt o poklicni zavarovalnici proti nezgodam in je opozarjal navzoče, da morajo biti pripravljeni na najostrejši odpor, če bi hotela vlada izvršiti to nakano. Vsestransko priznanje je sledilo govornikovim izvajanjem. Pri raznoterostih, se je oglasilo k besedi več sodrugov, katerim je odgovarjal sodrug predsednik. Shod je trajal do polnoči.

Dne 6. maja, se je vršil na **Pragerskem**, v gostilni pri **Prišarkotu** pod vodstvom sodruga Pičinima, dobro obiskan shod, na katerem je govoril sodr. Kopač iz Trsta o razvoju železničarske organizacije. Za svoja temeljita izvajanja je žel burno odobravanje.

V debato je poseglo več sodrugov, ki so si bili vsi edini v tem, da je potreba še večje požrtovalnosti, da spopolnimo železničarsko organizacijo. Čulo se je več pritožb o ondotnem postajenačelniku, ki preganja uboge premikače s kaznimi po 50 vin., če ne nosijo pod pazduho »pajsarja«. Nikjer se ne pripeti toliko nezgod, kakor ravno na ti postaji.

Ko je še sodrug predsednik odgovoril na neka lokalna vprašanja, je ob pol 12 uri zvečer zaključil shod.

Dne 7. maja se je vršil shod železničarjev krajne skupine **Celje**, v gostilni **»Na Zelenem travniku«**, z dnevnim redom: poročilo o delegacijskem shodu na Dunaju dne 25., 26. in 27. prošlega meseca.

Predsednik sodrug Marn je otvoril shod in podal po kratkem nagovoru besedo sodr. Kopaču iz Trsta.

Le-ta je poročal v poldrugournem govoru o sklepih, ki so bili sklenjeni na tem zboru. Povdarjalo se je, da so železničarji v praktičnem pogledu mojstrsko izšolani, dočim je med njimi jako zanemarjena teoretična izobrazba. To pomanjkljivost odstraniti, je naša dolžnost.

Sedaj, ko bodo mogli delavci sami v svojih delavskih odborih zastopati lasten interes, je treba tudi tozadevne izobrazbe. Konečno je obrisal nevarnost, ki preti vsem kategorijam žel. vslužbenec — če obvelja vladin zakonski načrt, glede uravnave, poklicne zavarovalnice proti nezgodam. In ko je govornik vskliknil: *bodite pripravljeni, da vas ne iznenadijo dogodki!* — je sledil burni aplavz.

Na to je predsednik, ob splošnem bojnem razpoloženju zaključil shod.

Dne 12. maja se je vršil v **Kranju** ob jako dobri vdeležbi železničarski shod po §. 2. Predsednikom je bil izvoljen sodrug Udouč I., ki je po običajnem nagovoru podal besedo sodrugu Kopaču iz Trsta, k dnevnem redu: **»Pomen organizacije«**.

Sodrugi Kopač je obrisal položaj vslužbenec, posebno d. lavcev, ki kaj radi tarnajo nad slabo plačo in dolgim delavnim časom, katerim pa ne pride na misel, da bi se združili in z močjo vzajemne solidarnosti zboljšali njih gmotni položaj.

Sodrugi Galle je razlagal, kake so bile razmere v ljubljanskih skladiščih pred vstopom v organizacijo. Sedaj so se pa temeljito spremenile. Navzoči so sklenili, da se vsi upišejo v organizacijo. Tudi tukaj se dani!

Jesenice. Dne 13. maja se je vršil v gostilni pri **»Pošti«** dobro obiskani društveni shod z dnevnim redom: Razvoj železničarske organizacije. Poročal je sodr. Kopač iz Trsta in je žel za svoja izvajanja obče priznanje.

V debato je poseglo več sodrugov, kakor tudi ondotni kurilniški delavci. Le-ti so se pritožili radi predolgega delavnega časa, kakor tudi radi surovega postopanja predstojnikov. Sklenilo se je sestaviti pritožbe ter jih potom organizacije predložiti ravnateljstvu.

Sodrugi predsednik je opozoril navzoče, da se treba orestiti pregrešne brezbriznosti, v kateri se nahajajo tamošnji železničarji, če hočejo spremeniti toliko žalostne Jeseniške razmere. Ob 11. uri zvečer je predsednik zaključil shod.

Lienz na Tirolskem. Dne 15. maja se je vršil v gostilni **»Fisch«** javen železničarski shod, z dnevnim redom: Razvoj železničarske organizacije in nje bodoča naloga.

Predsednikom je bil izvoljen sodrug Schierer, ki je po kratkem in jedrnatem nagovoru podal burno pozdravljenemu sodrugu Kopaču iz Trsta besedo: Poteklo je 14 let, odkar sem se poslovil od Vas, dragi sodrugi in zvesti službeni tovariši. Tesno vam je bilo pri srcu — to so pričale vaše oči, ko ste stali na kolodvoru in meni kakor moji mnogobrojni družini stiskali roke. Tema je bila tedaj v vaših dušah in obup se je čital na vaših licih, ko ste vidili odhajati prvo žrtev železničarskega gibanja. Povesili ste glave, ko sem vam zaklical v slovo: pogum! Ali, časi so se izpremenili; razbila se je nad vašo solidarnostjo brutalna sila uprave južno-železniške. Poteklo je 14 let in močna je postala naša organizacija. Najboljši dokaz za to trditev so uspehi, ki ste se jih pridobili potom svoje organizacije. Nekdajne sramotne končne plače so postale začetne plače. Doba postopnega pomikanja se je zdatno izkrajšala; mnogo kategorij je pridobilo stalno nastavljenje. Nakratko rečeno, vaš žalostni tedajni položaj se je temeljito spremenil.

Če tudi niso še dosežene vse vaše želje, je vendar velik del istih realiziran. Organizacija je dosedaj izvrševala praktično delo. Sedaj pa je nastopil čas, ko je potrebno spojiti praktično delo s teoretičnim.

Kolektivna pogodba, sklenjena s železniškim ministerstvom, je jasen dokaz, da se je spremenila taktika o organizaciji. Kakor sklepajo tovarniški delavci potom svojih zvez pogodb z tovarničarji, po isti poti mora slediti tudi železničarska organizacija. Sedaj ko vslužbenec delavec more zastopati v personalnih komisijah, v centralnih in direkcijjskih delavskih odborih sam svoje tovariše, je treba izobrazbe. Skrb za izobrazbo članov pa mora prevzeti organizacija. Če se bode lotili tega dela, potem uglasite pot bodočim zmagam. Znanost je moč! To bodi naša bodoča diviza! Ko je govornik končal — je izbruhnil dolgotrajni aplavz. Ko se je rešila še zadeva konsumnega skladišča za železničarje, je predsednik med vsestranskim navdušenjem zaključil izredno dobro obiskani shod.

Opomiti moramo, da je med 2½ urnim govorom ob natlačeni prostorni dvorani, vladala taka disciplina in mir, kakoršnega bi bilo priporočati med nami Slovencei.

Bozen. Tukaj se je vršil dne 17. maja v **Bürgersaalen** občni zbor krajne skupine Bozen.

Po običajnih poročilih je predsednik Osmetz podal besedo sodrugu Kopaču iz Trsta. Poročevalec je v skoraj 2 urnem govoru naslikal razvoj železničarske organizacije in obrazložil nje bodoče naloge. Žel je vsestransko priznanje. V debato so posegli Kren in še več drugih sodrugov. Predsednikom je bil izvoljen zopet sodrug Josip Osmetz.

Dne 28. maja se je vršil v **Trstu**, v Delavskem domu, izvanredno dobro obiskan železničarski shod. Dvorana v prvem nadstropju je bila natlačeno polna. Dnevnem redu je bil sledeči:

1. Zakonski načrt glede poklicnega zavarovanja;
2. delavski odbori in edntralni ravnateljstveni odbori — volitev odbornikov;
3. Tržške deželnozborske volitve in
4. raznoterosti.

Natančnejše poročilo o tem zanimivem shodu prinesemo prihodnjič.

Železničarji pozor!

Z dnevnim redom: Železničarji in njih zavarovalnica proti nezgodam; gibanje prožnih delavcev in slučajnosti se vrše v tem mesecu sledeči shodi: Dne 16. Postojni, dne 17. v **Rakeku**, dne 18. **Logatcu** in dne 19. **Borovnici**.

Začetek vseh shodov ob 8. uri zvečer. — Pridite vsi! **Tajništvo.**

Dne 20. junija t. l. ob 10 uri predp. se vrši v **Ljubljani**, v Narodnem domu, protestni shod s sledečim dnevnim redom;

1. Socialno zavarovanje v avstrijski sbornici in stališče železničarjev; poročla Josip Kopač iz Trsta;
2. Raznoterosti.

Na ta shod sta povabljeni tudi sodr. Schacherl z Grača in Etbin Kristan iz Ljubljane.

Železničarji pridite vsi.

Izjava.

Podpisani opozivljem vse razžalitve, ki sem jih izrekel v dveh javnih lokalih proti gosp. Prunku, skladiščnemu mojstru na ljubljanskem južno-železniškem kolodvoru. Obljubujem ob enem, da se bodem za naprej vzdrževal vsakega govorenja, ki bi moglo žaliti železničarsko organizacijo.

V **Ljubljani**, 18. maja 1909.

Alojz Jan,

južno-železn. strojev. nam.

Literatura.

Razprave VII. zbora jugoslovanske socialne-demokracije. V založbi Delavske Tiskovne Družbe v Ljubljani je izšel zapisnik o razpravah letošnjega strankinega zbora. Lična knjižica obsega 112 strani. Sestavljena je po stenografičnem zapisniku ter podaja v pregledni obliki referate in razprave vseh treh dni, vse sklepe, imenik delegatov in novi pravilnik stranke; dodan je tudi brnski narodnostni program. Knjiga je torej neobhodno potrebna vsakomur, ki hoče poznati strankino življenje, zlasti pa vsakemu sodrugu, ki hoče bodisi tudi v najožjem krogu delovati agitatorično. Z ozirom na obsežnost se lahko pravi, da je cena 60 vinarjev zelo nizka. Vsem sodrugom, ki se zanimajo za notranje delo in za razvoj stranke, priporočamo zapisnik najtoplejše. Naroča se pri Delavski Tiskovni Družbi, Ljubljana, Dunajska cesta 20.

Listnica upravnštva!

Čenjeni sodrugi!

V svrhu hitrejšega izvrševanja administrativnih poslov naj čenjeni funkcionarji krajevnih skupin blagovolijo vpoštevati sledeča navodila, se natanjko po njih ravnati in nam s tem olajševati preobilno delo.

Vse dopise, tičeče se administrativnih poslov glede listov **„ZELEZNIČAR-JA“**, **„EISENBÄHNER-JA“** ali **„KOLEJARZ-A“** in naj ti dopisi obsejajo naročitev, reklamacije, naznanila o premenitvi stanovanj, denarne pošiljke bodisikojne vrste itd., je pošiljati centrali na **DUNAJU V. Zentagasse 5** ne pa v **TRST**. Ravno tako je naročati pri centrali, tudi vse tiskovine in druga pomožna sredstva, potrebna v obsevanju s centralo.

Pri sprejemanju novih članov se imajo stanovske pole, namenjene za centralo, le-tej takoj poslati in pri prihodnjem obračunu tudi obračunati. Tako bodo na novo vstopili člani list preje dobili in bodo reklamacije izostale.

Na stanovskih polah, ki se pošlejo centrali, je tudi zabeležiti, jeli naj se list pošilja v „paketu“ ali pa „posebej“.

Naročitev listov za pošiljate v paketu ima dospeti v naše roke najkasneje do 9. in do 19. vsakega meseca.

Če je član prestopil iz jedne skupine v drugo, se ima vselej naznaniti tudi prejšnja skupina kakor tudi članova številka, ki jo je imel v tej skupini. — V slučaju prestopa iz bratske organizacije pa je poslati tudi staro člansko knjižico.

Objednem opozarjamo blagajničarje krajevnih skupin nato, da je pošiljatev listov v paketu kot tako zaračunati le tedaj z 32 vinarji, ako je v paketu najmanj ali

56	izvodov „Železničarja“
32	„Eisenbahner-ja“ ali
36	„Kolejarz-a.“

Vse pošiljatev, ki vsebujejo manj listov, je zaračunati s 36 vinarji, in sicer tudi tedaj, ako se je poslalo pod jednim samim ovitkom, ker se na poštini more prihraniti le pri goriomenjenem številu izvodov.

Administracija „Der Eisenbahner“.

Kavarna UNIONE - Trst

Ulica Caserma in ulica Torre Bianca

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

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