



PROSTA
VODI
POT K
NAPREDKU

ŽELEZNIČAR

GLASILO SLOVENSkih ŽELEZNIŠKIH NASTAVLJENCEV

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

Peticija avstrijskih železničarjev

glede socialnega zavarovanja.

Visoka zbornica!

Zakonski načrt o socialnem zavarovanju, o katerem bode zbornica v kratkem zborovala in sklepala, obsega, na škodo velike strokovne skupine, občutljivo spremembo glede njihovega dosedanjega socialnega varstva. Železničarji namreč uživajo z ozirom na posebne nevarnosti njihovega poklica mej vsemi drugimi prisilnimi zavarovanci izjemno ugodnost, da niso zavarovani samo za posledice obratnih nezdug nego tudi za slučaj starosti in onemoglosti pri tozadevnih zavodih vseh železniških podjetij. Tako se je dogajalo, da je železničar v slučaju nezgode, za katero mu je bila poklicna zavarovalnica obvezana dati rento, dobival ob jednem tudi starostno rento, oziroma rento za slučaj onemoglosti, ne da bi bila skupna svota iz tega dvojnega zavarovanja kakorkolišbodi omejena.

To napravo pa zakonski načrt o socialnem zavarovanju namerava ovreči. Določba § 232 tega načrta namreč zahteva, da se ponesrečencem, ki dobivajo bodisi iz pokojninskega ali pa iz provizijskega sklada ali pa tudi naravnost od svojega delodajalca invaliditetno ali starostno rento, ona renta, ki jim pripada po zavarovalnem zakonu proti nezgodam, za toliko zniža, kolikor obe rente skupaj presegata poškodovančev letni zaslužek. Potemtakem bi tedaj renta za slučaj nezgode tvorila le nekaj dodatek k penziji, ki naj bi spopolnil svoto letnega zaslužka, ki ga je ponesrečenec imel pred nezgodo.

Kot motiv za tako nakano vlada navaja, kakor se v odnosnem poročilu glasi dobesedno, da dandanasnji železničarji z vsemi mogočimi sredstvi iščejo nezgod in po njih hrepené.

Vlada se nadalje sklicuje tudi na oporekanja podjetniških krogov, ki se ponavljajo posebno v zadnjem času proti zavarovanju za slučaj nezgode, češ da je tako zavarovanje le plod znane poželjivosti, ki se jo mora imenovati »rentno histeričnost«, in opravičuje, češ da se travmatične nevrose vsled poškodb pri nezgodah neverjetno hudo mnošijo, da je opaževati zavlačevanje poprečnega časa zdravljenja in pa znatno poslabšanje rezultatov zdravljenja pri prav malenkostnih poškodbah.

Vse te ugovore je vlada v svojem poročilu združila v sledečih besedah: »Ako se hoče stvar nepristransko preiskati, se na podlagi jasnih dokazov mora priti do sklepa, da omejitev § 232 omenjenega zakonskega načrta, glede istočasnega dobivanja rente za slučaj nezgode in pa penzije nikakor ne krši upravičenih interesov železniških uslužbencev in da bi nadaljevanje dosedajšnjega postopanja moglo nevarno vplivati na službene odnose«.

Brez ozira nato, da je naravnost nekaj strašanskega, da vlada obdoljuje kar povprek vse železničarje, brez izjeme, češ da oni namenoma hrepenijo po nezgodah, samo zato, da dobijo penzijo in rento, hočemo v prvi vrsti uvaževati materialno škodo, ki bi jo železničarji imeli vsled nameravane spremenitve obstoječega zakona. Na kaj se je tako postopanje oslanjalo do sedaj?

Železniški jamstveni zakon od 5. marca 1869, ki je do leta 1894, ko se je namreč prisilno zavarovanje proti nezgodam proširilo tudi na železničarje, bil za prometne nezgode jedino uporaben, je poškodovanec ali njihovim zalejočim pripoznaval, popolno odškodnino v smislu določb občega državlanskega zakonika, obseženih v § 1325, to je razven povrnitve stroškov za zdravljenje in razven plačila primerne odškodnine za bolečine, tudi pravico na poravnauje ne samo one škode, narasle ponesrečencu o času nezgode, nego tudi na poplačilo tiste škode, ki jo bode imel on vsled nezgode, v prihodnosti. Jamstveni zakon je bil za ponesrečence le v tem pogledu boljši, ker je § 2. istega določal, »da je v slučaju nezgode v železniškem prometu s parno obratno silo, pri ka-

teri je bil telesno poškodovan ali pa usmrčen kak človek, vedno presumirati, da je nesrečo zakrivilo podjetništvo, ali pa osebe, katerih se podjetništvo poslužuje za izvrševanja obrata. Železniško podjetje je moralo tedaj plačevati odškodnino v smislu občega državlanskega zakonika, ter se je moglo tega plačila oprostiti jedino stem, če je dokazalo da je nesrečo povzročila le nepremagljiva sila (vis maior) ali pa kaka tuja oseba vsled kakega neodvnljivega dejanja.

To pravno stališče za poškodovanega železničarja nikakor ni bilo neugodno. Ker je pa žel-zniškim podjetjem gromadilo neprenehoma stroške vsled njihove jamstvene obveznosti, je to dalo povod, da so izrekli željo po spremenitvi obstoječih zakonskih določil. Vsled pritiska železniških podjetij v prvi vrsti je tedaj došlo do takozvanega proširjenega zakona od 20. julija 1894, ki je železničarje podvrgel prisilnemu zavarovanju. Da s tem zakonom niso bile opovržene vse ugodnosti, ki so bile železničarjem zajamčene po jamstvenem zakonu, je razvidno jasno iz poročila juridične in narodno-gospodarske komisije gosposke zbornice. V tem poročilu se namreč izrecno povdarja, da se ima železničarjem dati zadostno odškodnino za izgubo vseh onih pravic, ki jim tičejo po jamstvenem zakonu, ker se mora že a priori zavračati vsaka misel, da proširjeni zakon hoče poslabšati položaj železniških uslužbencev. Gosposka zbornica je mej drugimi smatrala za odškodnino tudi to, da se imajo obstoječi železnični pokojninski zavodi pristeovati kot dopolnilni zavodi za zavarovanje proti nezgodam; in popolnoma prav povdarja omenjeno poročilo gosposke zbornice, da pravice pri pokojninskem zavarovanju temelje na pogodbi, dočim so zahteve v smislu jamstvenega zakona privatnopravnega značaja.

Kakor nam priča vladini načrt o socialnem zavarovanju, je njeno socialno-politično mnenje sedaj dosti neugodnejše, nego ga je o tem pred 14 leti imela gosposka zbornica.

Kljub temu, da železničar za svoje pokojninsko zavarovanje sam plačuje in je tudi železnična uprava obvezana skrbeti, da je njen uslužbenec zavarovan, kljub temu naj železničar izgubi svoje pravice do zavarovane pokojnine, katera pa ostane nedotaknjena vsakemu drugemu, ki je ponesrečil na železnici, dasi so le-tému razven penzije neprikrajšane tudi vse druge pravice napram železnični upravi. Civilnopravno pomenja kaj takega uveljavljenje izjemnega zakona za železnične uslužbence, ki naj železničarje izloči od uživanja pravic, priznanih vsem drugim državljanom.

Pa tudi z materielne strani se mora zavrniti kot napačno vladino mnenje, »da se z nameravano spremenitvijo opravičenim interesom železničnih uslužbencev ne škoduje«. Četudi namreč v posameznih slučajih pokojnina in pa renta skupaj danes presegata ponesrečenčev letni zaslužek, je vendar pomisliti, da je železničar, ki do časa nezgode še ni dosegel najvišjega mesta v svoji službi in s tem ne najvišje plače, najvišje stanarine i. t. d., z izgubo delavne moči zgubil vsako nado na vse šanse, ki so mu bile odprte z ozirom na njegovo predstoječe avanziranje glede zvišanja sialne plače, kakor tudi glede vseh drugih postranskih dohodkov, kilometerskih in drugih doklad. Odškodnino za to ravno navedeno škodo, katero obči državlanski zakonik sicer prizna vsem ostalim državljanom, je gosposka zbornica o priliki vstvarjanja proširjenega zakona za železničarje videla v tem, da se imata penzija in pa renta plačevati poškodovancu popolnoma neodvisno druga od druge.

Če nadalje raziskujemo množenje travmatičnih nevroz, za katerimi se baje skriva simulantstvo, kakor namreč vlada hoče argumentirati tedaj bi pa morali jemati v poštev ne samo izjave železničnih zdravnikov, nego tudi in sicer v prvi vrsti mnenja nepristranskih strokovnjakov. Ravno okolnost, da je travmatično nevrozo največkrat nahajati pri železničarjih, je Angležem dala povod imenovati to bolezen železničarsko bolezen. Glasoviti zdravniki strokovnjaki, kakor na primer profesor Dr.

Lederhoffer, Hans Kurella, Hoche in drugi zavračajo odločno mnenje, da bi bilo vzrok mnogobrojnim slučajem te boleti, iskati edino le v smuliranju.

Druga za železničarje jako pogubna določba novega zakonskega načrta je ta, da naj se v smislu § 185 železničarjem odvzame vsak vpliv na njihovo zavarovanje proti nezgodam. Mesto dosedanje *paritetne sestave* predstojništva, naj bi zavarovanci zanaprej bili zastopani v vodstvu le z jedno tretjino.

Nadalje bi bili železničarji po novem zakonskem načrtu oškodovani tudi po sledečih določbah: a) po § 174 b naj bi se polna renta delila na dvanaest delov; to bi v dosti slučajih dovelo do občutne škode napram dosedanjemu položaju; b) vsled določb § 176 bi bile napram današnjem položaju oškodovane toliko bolniške blagajne kakor tudi uslužbenci; c) v smislu § 180 se odškodnina za pogrebne stroške vsled nezgode umrlega, določa z manjšim zneskom, nego so ti stroški bili določeni do sedaj; d) določba § 222 bi bila za zavarovance težkih posledic, ker bi v smislu iste zavarovalnica bila upravičena izplačati odpravnino v vseh onih slučajih, v katerih izguba delavne moči ne bi znašala preko jedne šestine; potemtakem bi bili ponesrečenci brez ozira na eventualno poznejše poslabšanje bolezni, ali na eventualne poznejše posledice nezgode, izročeni nevarnosti, da bodo svoje življenje eventualno morali preživeti v bedi in siromaštvu. Z drugimi besedami, omenjena določba zakonskega načrta hoče pomnožiti število onih, ki vsled nezmoglosti za delo in brez vsakega premoženja pridejo na rame svoje pristojne občine!

To tedaj, kar vlada kani ukreniti s svojim zakonskim načrtom, pomenja za prilično 300.000 železničarjev, za stroko, ki je tesno združena s javno koristjo, nepregledno oškodovanje njihovih koristij, to je „reforma“ ki uničuje to, kar danes obstoji, „reforma“ ki neli združbo in sovrastvo. Po vsej pravici so avstrijski železničarji, zbrani na tisoče in tisoče na svojih mnogobrojnih shodih protestirali proti takem oškodovanju. Temu gibanju se je pridružil tudi zbor avstrijskih bolniških blagajn na svojem zasedenju dne 7., 8. in 9. januarja 1909, ki je pritril protestu železničarjev s sledečo, jednoglasno sprejeto resolucijo:

„Zbor bolniških blagajn se pridružuje živahnemu gibanju železniških uslužbencev, izzvanem po nameravanem znatnem poslabšanju zavarovanja proti nezgodam. Kakor železniški uslužbenci sami, tako protestira tudi zbor proti vsakemu poslabšanju dosedanjega stanja in pričakuje, da vsi faktorji, ki pridejo tu v poštev nastopijo z vsemi sredstvi, da tako poslabšanje zabranijo in obvarujejo nedotaknjen dosednji položaj.

Ta protest naperjama tudi proti določbam načrta samega. Te določbe naj bi namreč ne bile veljavne tudi za bolniške blagajne onih obratov, ki stoje pod državno upravo nego naj bi te blagajne ostale podvržene posebnim predpisom, katere je mogoče vedno preminjati.“

Temu protestu se je konečno tudi pridružil v cellem obsegu shod delegator železničarjev cele Avstrije, ki je zboroval na Dunaju dne 25., 26. in 27. aprila 1909. Avstrijski železničarji se zatorej obračajo polnim zaupanjem na to visoko ljudsko zbornico, da ona prepreči namerovano oškodovanje njihovih interesov in da obvaruje nekršene njihove dosedanje pravice glede zavarovanja proti nezgodam.

To podporo pričakujejo avstrijski železničarji tembolj, ker so s tem erlo različnim vprašanjem socialnega priskrbljenja prometnega osebja v najtesnejši zvezi eminentno javne koristi. Vpoštovati moramo istino, da so pri nas Avstriji večje železnične nesreče katastrofalnega značaja le izjeme. To se pač ne more pripisovati toliko vestnosti železniških uslužbencev, pač pa v prvi vrsti sedanjemu zavarovanju proti nezgodam, ki v njihovem tako odgovornem poklicu upliva nanje toliko, da jim za slučaj eventualnih nezgod v obratu ni treba skrbeti vsaj za njihovo materialno osiguranje. Odvzeti železničarjem to varstvo in to zavarovanje proti nezgodam v obratu, bi pomenilo, postavljati v nevarnost železnični promet in desorganizirati železniško osebje. Glas ki ga povzdigujejo avstrijski železničarji v obrambo samih sebe in v obrambo svojih priznanih jim pravic je tedaj ob enem tudi apel na javnost, apel na ljudski parlament, in se nadejamo, da ta apel v tem resnem trenutku tudi najde odmeva.

Dunaj v maju 1909.

Delegacijski shod naše organizacije.

Kakor druga leta, tako se je tudi na letošnjem občnem zboru naše strokovne organizacije moglo konstatirati, da kljub močni reakciji od strani vseh slojev meščanske človeške družbe, leto za letom čvrsto napredujemo. Centrala je predložila jasno poročilo o vsem, kar se je tekom preteklega upravnega leta v organizaciji storilo in dasiravno se ne morejo mej številkami čitati vsi uspehi, smo prav lahko ponosni že na številke same.

Iz upravnega poročila posnemamo da je tekom leta 1908 v organizacijo vstopilo 19.776 novih članov, dasi moramo beležiti, da jih je tudi izstopilo 15.862. Število članov se je potemtakem pomnožilo za 3914. Konstatirati moramo, da je v zadnjih treh letih pristopilo toliko novih članov v organizacijo, kakor preje nikdar ne, odkar obstoji organizacija. Vsekakor so temu dali povod različni znatni materialni vspehi, ki jih je organizacija izvajala v tem zadnjem času. Koncem leta 1908 je pravovarstveno društvo štel 55.746 redno plačujočih članov.

Po narodnosti je bilo 37.452 Nemcev, 12.750 Čehov, 3022 Poljakov, 2223 Slovencev in 298 Italijanov.

Po službenih kategorijah beležimo v organizaciji 918 uradnikov in kancelistov, 9799 članov, pripadajočih strojnemu in kurilniškemu osebju, 8012 članov iz vrst vlakovno-spremnega osebja, 15.090 postajnega osebja, 15.091 progovno-zdrževalnega osebja in 8500 delavniškega osebja, všteti pomožne delavce in dninarje. Poročilo o gospodarskem, finančnem stanju organizacije nam beleži naravnost impozantne številke: Skupni dohodki so v letu 1908 znašali 469.260,06 kron; sama članarina in vpisnina znaša 243.704,83 kron.

Potrosilo se je pa:

za pravovarstvo	68.834,63 kron
za podpore	54.611,25 „
za izobraževalne svrhe, všteti strokovno časopisje	236.593,29 „
za agitacijo	92.463,57 „
za vzdrževanje provincijalnih tajništav	24.883,93 „
za centralno tajništvo	28.586,81 „

Pravovarstvo je centrala podelila članom v 1817 slučajih, dočim se je 109 slučajev rešilo v ožjem delokrogu okrajnih skupin samih. Veliko število prepirov pa sta poravnala oba dva državna poslanca, ki pripadata organizaciji, s svojimi osebnimi intervencijami. Centrala je dala v 1473 slučajih na razpolago poročevalce za predavanja in za shode. Knjižnica vseh krajevnih skupin šteje 31.615 knjig, vrednih 58.277 kron.

Število izdaj strokovnih glasil se je čuda pomnožilo. Nemškega „Eisenbahner-ja“, ki iz-

haja v 45.000 eksemplarih, se je leta 1908. tiskalo 1.445.700 izvodov, poljskega „Kolejarza“ se je razširilo 98.200, našega „Železničarja“ pa 52.600 izvodov.

Nasprotniki železničarske organizacije in železničarskih interesov tudi to leto niso mirovali ter so napenjali svoje mišice, da odtujijo železničarje od svoje stvari. Razven nacionalcev in krščanskih socijalcev, so se trudili tudi neka vrst drugih „naklonjencev“ železničarskim interesom, ki so s pomočjo gostoljubnosti železničnih uprav ustvarjali nekaka „rumeno“ barvana društva in so seveda na stroške železničnih uprav, razvijali agitacijo mej železničarji za zavratne namene njihovih gospodarjev.

Koliko je pa hasnilo delovanje vseh teh strank, nam ravno priča letno poročilo. Avstrijski železničarji pač dobro poznajo demagogijo meščanskih delavskih sleparjev in jim ne gredo več na lim. To poročilo gotovo ne ostane brez vpliva na mlačneže, ki se dosedaj še niso odločili, da bi sodelovali v organizaciji in pripomagali k hitrejši doseg prijetih ciljev.

Zavednost razrednega stališča se je na občnem zboru pokazala v svetlejši luči. Vsekako se more trditi, da se bližamo času, ko bode organizacija postala trdna, močna, nepremagljiva tudi v svojem notranjem sestoju. Solidarnost mišljenja se je zrcalila v živahnih razpravah proti vladnim nakanam glede poslabšanja dosedanjega zavarovanja železničarjev proti nezgodam in v odločnem protestu je kumilirala železna volja vseh, nastopiti energično, z vsemi sredstvi, s svojo mogočno armado 50.000 železničarjev, proti vsakemu kršenju priznanih pravic.

(Poročilo o razpravah glede posameznih točk dnevnega reda prinesemo v prihodnji številki.)

Velika železniška nesreča v Pösnitzu pri Mariboru.

Dne 11. t. m. okolu 1. ure zjutraj se je, zopet na južni železnici, in sicer malo pred postajo Pösnitz, pri Mariboru dogodila velika nesreča, katera je zahtevala jedno smrtno žrtev in vsled katere je bilo več njih težko ali lahko ranjenih.

Ob 11^h 30 minut je odpeljal iz Graca v Maribor zadnji vlak. Ob 12. uri 57 minut je imel dospeti v Pösnitz. Kilometer pred to postajo je pa strojevodja našel signalno desko postavljeno na „stoj“, je vlak seveda vstavil in čakal, da se mu da „prosta voznja“. Ob 12. uri 18 minut pa odhaja iz Graca dunajski vlak štev. 9, ki je imel priti v Maribor ob 1. uri 15 minut. Do postaje Spielfeld je bilo vse v

redu in je bila tudi signalna deska mej Spielfeld-Pösnitz postavljena na „prosta voznja“. Kilometer pred postajo Pösnitz pa strojevodja opazi skozi temo rdeče luči osebnega vlaka, je pa nevarnost takoj slutil in je hitro dal kontraparo, in znamenje za zaviranje. Strojvodja osebnega vlaka je pa nevarnost tudi slutil in je hitro začel voziti naprej, da bi se brzovlaku izognil, toda nesreče ni bilo mogoče več odvrniti. Začul se je strašanski krah. Lokomotiva brzovlaka je zadela od zadaj v osobni vlak ter uničila popolnoma njega zadnja dva voza. Razvaline zadnjega voza so odletele na sosedni desni tir, predzadnji pa je padel razsut po levem nasipu doli. Lokomotiva je takorekoč osedlala železni skelet zadnjega vagona. Oba para koles je spravila popolnoma pod se. Vsled močnega sunka so se pretrgale plinovne cevi, vžgal se je plin in začeli so goreti vagoni. Tako sta bili razven navedenih dveh voz poškodovana še dva voza brzovlaka in druga dva potnega vlaka. Plamen je prežgal vse brzojavne žice in so se druga za drugo potrgale.

Velika sreča v tej grozni nesreči je bila, da sta se v zadnjih dveh vozih poštne vlaka vozile samo dve osebi. Jedna teh, to je slikar umetnik Walther iz Maribora je bil pomečkan mej razvalinami in na to deset metrov daleč po nasipu doli vržen. Tam so našli truplo popolnoma razmesarjeno in sežgano. Drugi potnik je bil poročnik Quantest iz Maribora. Ta je sicer odnesel življenje, ali polomilo mu je jedno nogo in je zadobil več drugih ne hudo nevarnih poškodb. Razven teh so se poškodovali še sprevodnik Grainz in pa južno-železniški nadzornik Höschl ter neki potnik imenom Zirngast, a k sreči vsi le lahko.

Čuditi se nikakor ne moremo, da se je na vse strani zanesla bliskoma vest, da je okoli 100 ljudij mrtvih. Od zadnjih dveh voz poštne vlaka ni ostalo drugega celega, nego kolesa. Kdor je to čul, si pač ni mogel drugega misliti, nego da so morali pod razvalinami poginiti vsi potniki. K sreči se je javnost tu zaračunala, ker voza niste bila zasedena. Zadovoljni moramo tedaj biti, da je žrtev v primeri s tako naravnost epohalno železniško nezgodo tako malo.

Kakor smo omenili, se je nesreča zgodila vsled tega, ker je brzovlak imel „prosto voznjo“. Nas pa zanima sedaj v prvi vrsti vprašanje, kdo je zakrivil to nesrečo. Najpreje, seveda, bo vsak rekel, oni, ki je dal brzovlaku „prosto voznjo“. To je bil naznanjevalec vlakov Fangeš. Kolikor je preiskava dognala, je aspirant Slanski ki je imel tisto noč službo, zaspal in čuvaj, ki je bil z njim v službi, ga je o prihodu vlakov pozabil poklicati, kakor mu je naročil. Postaja je bila tako kak četrt ure popolnoma zaprta. Tržaški brzovlak je čakal na spodnjem koncu postaji, osobni graški vlak pa na gornjem. Bločni čuvaj Försel na spodnjem koncu postaje je zvonil in zvonil in

klical uradnika, ali ni dobil odgovora in zato brzovlaka ni spustil naprej. Čuvaj Fangeš je storil najbrže isto, a kljub temu, da ni dobil nikakega odgovora, misleč, da je vse v redu, je dal brzovlaku „prosto vožnjo“. On sicer trdi, da mu je to ukazal aspirant Sanski, kar pa z ozirom na druge okolnosti ni smatrati za verjetno in kar tudi Slanski sam zanika.

Več ali manj krivi nesreče bi bili tedaj uradnik, čuvaj Fogaš in pa oni čuvaj na postaji ki Slanskija ni pred prihodom vlakov prišel zbuditi. Vendar pa to še niso glavni krivci. Teh imamo iskati mej **železniškimi mogotci samimi**. Glavni vzrok nesreči je namreč, kakor smo povdarjali že v drugih slučajih, **zanikernost in umazana stiskavost** pri južno-železniški upravi. Vse moderne železnice imajo danes povsod električno blokado, a južna železnica, ki misli, da mora biti vedno zadnja tudi v tem pogledu, ni še povsod uvedla te varstvene naprave in tako tudi ne še v Pösnitzu. V prvi vrsti tedaj je **krivo južno-železniško podjetje** samo in nje vodje bi bilo pozvati v prvi vrsti, da sedejo **na obtožno klopi**. Jako majhna je krivda uslužbencev napram krivdi železnice same, ali videli bomo isto, kakor žalibog moramo opazovati o vsaki priliki: vlekle se bode uslužbence pred sodnijo, kjer se jim bode prisodila ona kazen, ki jo zaslužijo železniški mogotci. Južna železnica pa bo še naprej delala, kakor do sedaj, postavljala še naprej, brez vsake kazni, v nevarnost življenje potnikov, vedno seveda pod jedino odgovornostjo svojih nastavljenecv.

Nekaj železnične statistike za leto 1907.

Železnično ministerstvo je razposlalo prvi del *»statistike o avstrijskih železnicah za leto 1907«*, obsegajoč vse glavne kakor tudi lokalne proge. Iz tega precej obširnega poročila posmemamo sledeče važne podatke:

Dolžina glavnih in lokalnih prog v vseh kraljevstvih in deželah, zastopanih v državnem zboru, je koncem leta 1907 znašala okroglo 21.701 kilometrov, to je, 107 kilometrov ali 0.50 odstotkov več nego v prejšnjem letu 1906.

Dolžina prog, nahajajočih se v inozemstvu, znaša 20 kilometrov in dolžina inozemskih nahajajočih se na avstrijskem ozemlju, 99 kilometrov. Ako vzamemo v poštev to dvoje, tedaj imamo skupno 21.622 kilometrov dolžine glavne in lokalne proge in sicer spada 9842 kilometrov na državne železnice 11.780 kilometrov pa na privatne železnice.

Od državnih železnic je bilo 46 kilometrov v tujem obratu, 4911 kilometrov privatnih železnic pa je bilo zopet v obratu države.

Koncem leta 1907 je bilo tedaj v obratu c. kr. državno-železniške uprave 14.707 kilometrov glavnih in lokalnih prog, 16 kilometrov pa v tujem državnem obratu in 689 v privatnem obratu.

Skupna dolžina dvo-ali večtirnih prog je znašala 3300 kilometrov, to je 50 kilometrov več nego leta 1906. 94.58 odstotkov skupne dolžine glavnih in lokalnih prog je normalne širjave.

Z ozirom na obratno silo imamo 21.606 kilometrov z električnim obratom. Na jedni črti, dolgi 11 kilometrov se je osebni promet vršil z električno, tovorni pa s parno silo.

Kar se tiče stavbene lege je 21.15 odstotkov železnične proge vodoravne, 78.85 odstotkov pa višee; nadalje znaša dolžina ravne proge 61.43 odstotkov vseh železničnih prog, dolžina zaokrožene proge pa 38.57 odstotkov.

Koncem leta 1907 je bilo šteti 3302 kolodvorov, 2043 postajališč, 374.5 brzovlakovnih postaj, 1874 personalnih poslopij za uradnike uslužbencev in delavce, 3544 sprejemnih poslopij, 3355 shramb za blago in 13.421 čuvajnic.

Za vzdrževanje in prenavljanje stavbenih naprav se je tekom leta 1907 potrošilo 67.1 milijonov kron, to je poprečno na vsak kilometer dolžine 3107 kron; od te svote se je uporabilo za prožna dela (Oberbau) 11.3 milijonov, za stavbe 11.9 milijonov in 2.6 milijonov za brzovlakovne in signalne naprave.

Naložene glavnice se je leta 1907, na glavnih in na lokalnih progah in sicer na državnih in na onih privatnih železnicah, ki jih država upravlja na svoj lasten račun, uporabilo 3392 milijonov. V tem znesku so obsežene sledeče postavke: stavbene dotacije in kupnine za nabavljene proge 746 milijonov, prioriteten obligacije prevzete v plačilo 1071 milijonov, kapitalizirana renta 865 milijonov in na druge načine nabavljeni kapital 663 milijonov kron. 182 milijonov od uporabljenih stavbenih glavnice pa se je amortiziralo.

Naložena glavnica privatnih železnic, ki so v privatnem obratu in pa onih, ki so v državnem obratu, a na račun lastnikov, je koncem leta 1907 znašala 4095 milijonov kron; od tega zneska je bilo 555 milijonov kron amortiziranih.

Ta naloženi kapital je sestajal iz 818 milijonov kron prvotnih akcij, 106 milijonov kron prioriteten akcij, 2949 milijonov kron prioriteten obligacij in iz 22 milijonov kron na drugi način pridobljenega denarja. Od naložene glavnice, ki se je tekom leta 1907 imela emitirati je ostalo še za 8.07 milijonov akcij in za 10153 milijonov prioriteten obligacij, skupno tedaj za 109.60 milijonov kron nasproti 113.99 milijonom koncem leta 1906.

Leta 1907. so imele železnice, glavne in lokalne, 6436 lokomotiv (od teh 3966 pri železnicah v državnem obratu), 124 (13) motorjev, 13.253 (8190) osebnih voz in 137.967 (79.297) tovornih voz. Ozirom na prejšnje leto se je število lokomotiv zvišalo za 3.64, število osebnih voz za 1.28 in tovornih voz za 2.72 odstotkov.

Stroški za vozne naprave so v letu 1907 znašali 1.082.72 milijonov (od teh spada na proge v državnem obratu 674.32 milijonov kron), to je za 4.79 odstotkov več nego v prejšnjem letu.

Za vzdrževanje in prenavljanje voznih naprav se je v tem letu izdalo vsega skupaj 63.80 milijonov (od teh v državnem obratu 40.89 milijonov) kron (prama letu 1906 — 12.67 odstotkov).

Jako interesantni so podatki glede prometa.

V letu 1907 se je na vseh, glavnih in lokalnih progah, vozilo 223.72 milijonov oseb (mej temi 129.17 milijonov na progah v državnem obratu): na vsak obratni kilometer pride tedaj 10.329 (v državnem obratu 8.673, v privatnem 13.974) oseb.

Napram letu 1907 je osebni promet porastel za 8.02 odstotkov (v državnem obratu za 8.12, v privatnem za 7.88 odstotkov).

Število prevoženih osebnih kilometrov je znašalo 6.789 milijonov, tako, da na vsak kilometer obratne dolžine pride 313.422 osebnih kilometrov (v državnem obratu 284.589, v privatnem 376.917).

Osebni promet je napram letu 1907 poskočil za 8.02 odstotkov (državni obrat 8.12 odstotkov, privatni obrat 7.88 odstotkov).

Vseh oseb, ki so se vozili po železnicah, pride 0.71 odstotkov na I. razred, 7.98 odstotkov na II. razred in 89.90 odstotkov na III. razred in 0.10 odstotkov na IV. razred, ki obstoji le pri železnici Loovor-Belzee (Tomaszów): 1.31 odstotkov je bilo vojaštva.

(Konec prihodnjic.)

DOPISI.

Trbovlje. Ne sicer radi, toda prisiljeni smo napisati vam par vrstic o našem postajenačelniku, gosp. Jirčeku. Mož je gotovo že pozabil, da smo svoječasnno pisali nekaj o njegovih „hlabrostih“. Posebnega junaka se hoče izkazati v zaničevanju ubogih čuvajev. Dan na dan jih obklada s svojimi surovostmi: **Faule banda, faule Pakasch, verdammtte Kerle i. t. d.** Ali ne zadostuje mu, da se ujeta nad čuvaji; tudi njihovih ženah ne more videti. Ker jih drugače ne more sekirati, zahteva, da morajo snažiti kolodvorsko stranišče. Seveda se mu mi ne uklonimo, in tudi ne naše žene, ker vemo, da ima gosp. Jirček za snaženje stranišča nakazanih posebej 12 kronic na mesec. Vsled tega so zastoj njegove groznice, da nam bo našo že itak malo plačo utrgoval. Ker nam ves ta strah prav nič ne izda, skuša z denunciranjem in obrekovanjem svojo jezico hladiti. Gospodu kontrolorju pripoveduje, kako smo leni. Pravi, da se nam, razven jednemu, ne ljubi niti nog prestavljati. Najbrže on za nas opravlja službo. Vse to mi prav dobro razumemo. Smo pač vsi, razven enega organizirani. Zato tudi nima razven jednega prav nobenega zvestega pristaša. Mi pa ostanemo kakor smo bli, ker vemo, da nimamo iskati drugje pomoči, nego edino le v svoji krepki organizaciji. Gosp. Jirček se bode moral zato še naprej jeziti.

Konsumno društvo za Ljubljano in okolico nanaša, da otvori v Vodmatu takoj filialo, ko bode dovolj članov. Opozarjajo se zato sodruzi železničarji, da pristopijo v to velevažno društvo ter s tem omogočijo otvoritev filiale.

Na Jesenice. 12. aprila smo na posvetovanju železničarjev in kovinarjev sklenili, da ustanovimo konsumno društvo za Jesenice in okolico. Takoj je tudi pristopilo prav veliko članov. Pomen dobrega kons. društva za delavce ne bomo razkladali. Vsak pametni delavec ve, kak je. Zato apeliramo na jeseniške železničarje, naj pristopijo v to društvo. Za železničarje je sedaj glavni zaupnik sodr. Pavel Groznik, vratar na Jesenicah: Ta bo dal vsakemu prav rad vsa potrebna pojasnila.

Železničarje v Siški opozarjamo, naj vsi pristopijo za člane „Kons. društva za Ljubljano in okolico“. Vpiše se lahko pri sodr. Rakovcu, Petriču, Udovcu, Kovaču, Klemenčiču in drugih, ki so zato pooblašeni.

Protestirajte proti nameravanemu ropu svojih pravic!

Železničarji!

Na delegacijskem shodu naše organizacije, ki se je vršil zadnje dni aprila t. l., sklenilo se je jednoglasno započeti

veliko protestno akcijo

proti vladinemu načrtu o socialnem zavarovanju, to je proti nameravanemu

poslabšanju zavarovanja železničarjev proti nezgodam.

Realiziranje te protestne akcije se je poverilo centrali. V to svrhu pričenjamo z objavljenjem

peticije na poslansko zbornico,

na čelu današnjega lista. To peticijo *razposiljemo v teku prihodnjih dni v obliki letakov na vse naše krajerne skupine in zaupnike*. Tem letakom priložimo ob enem tudi **posebne pole za nabiranje podpisov**, s katerimi bodo zaupniki in drugi funkcionarji nabirali podpise **med železniškimi uslužbenci in delavci vseh kategorij in potem tako izpolnjene pole vrnili centrali nazaj**.

Povsod, na progi in v delavnici, nabirajte podpise, od hiše do hiše pojdite k vsem železničarjem, naj si so organizani ali ne, ter jim razložite važnost njihovega podpisa.

Nevarnost, ki nam preti vsled nameravanega poslabšanja zavarovanja proti nezgodam, je

nesreča, katera ima doleteti nas vse brez izjeme,

in vsled tega je tudi potreba skupnega solidarnega odpora vseh železničarjev, brez izjeme.

Železničarji sodrugi! Naš protest mora biti impozanten. Podpisov je treba nabirati

na tisoče in tisoče.

Zato vrlo na delo, v upravičeni boj proti nameravanemu roparskemu napadu na našo zavarovalnico!

Razne stvari.

Deželnozborske volitve na Štajerskem so za socialno-demokratsko stranko izpale jako popolno. Od 10 mandatov so si v četrtem razredu, v katerem volijo samo tisti, ki nimajo volilne pravice v drugih razredih so si priborili, štiri mandate, za petega nam pa v tem trenutku izid še ni znan. Socialni demokratje so bili izvoljeni in sicer v *Gracu* sodr. *Resel*, v *srednještajerskih mestih in trgih* sodr. *Jodlbauer*, v *gornještajerskih mestih in trgih* sodr. *Schacherl* in v *kmetskih občinah na Gorjem Štajerskem* sodr. *Hilari*.

V Spodnještajerskih mestih in trgih pa je došlo do ožje volitve med socialnim-demokratom Horvatekom in nemškim nacionalcem Kralom. Tudi tukaj je zmaga socialno-demokratskega kandidata skoraj zagotovljena.

V ostalih petih okrajih pa so bili izvoljeni sami klerikali.

Izpred sodišča. Moderni kazenski sodniki, ki bi železničarje glede provzročanja železniških nesreč sodili res v socialnem duhu današnjega časa, so jako redki; le tu pa tam se dobi kak „Salamon“, ki reši vprašanje glede krivde tako, kakor se ozirom na obstoječe instrukcije ozirom na faktično izvrševanje železničarske službe jedino more rešiti. Tak redek slučaj, posebno važen glede interpretacije železniških instrukcij hočemo tu navesti.

Dne 28. januarja 1909 je na postaji v Preravi vlak pri premikanju trčil v drugega. To se je zgodilo vsled tega, ker je premikalni vlak kljub signalu: »premikanje prepovedano« peljal ven. Generalno ravnanje je to premikanje označilo, da se je izvršilo proti predpisom obstoječih službenih predpisov in so bili vsled tega vsi pri tem premikanju vdeleženi uslužbenci obtoženi prestopka po § 432 kaz. zak. Kazensko sodišče je v smislu izvajanj zagovornika Dra. Ambrosa vse obtožence oprostil in sicer iz sledečih razlogov:

Sodišče se sicer strinja z mnenjem, da se je premikanje izvršilo proti službenim predpisom. To pa še nikakor ne zadostuje, da se more jednega ali drugega vdeleženih uslužbencev smatrati odgovornega po kazenskem zakonu. V vsakem konkretnem slučaju je treba namreč preiskovati in uvaževati krivdo v objektivni smeri in pa osebno zavest o nevarnosti.

V navzočem slučaju je sodišče mnenja, da se je premikanje »kljub prepovedi, izvršilo v interesu službe, zato, da se je preprečilo nepotrebno zakašnjenje, in da se tako in iz istega razloga tudi vedno in vedno ponavlja. Premikanja ni tedaj smatrati za vzrok nezgode. Ta vzrok je vsekako iskati izven tega formalnega prestopka; iskati ga je namreč v naraščajočem prometu, pri katerem ga železniški uslužbenci ob svoji najboljši volji in nikakor vestnosti ne morejo več predvideti in vsled tega zanj tudi ne morejo odgovarjati. Da so vdeleženi uslužbenci v pričujočem slučaju storili svojo dolžnost, o tem je sodišče prepričano. Nikakor se ne more kaznovati vsak prestopki proti službenim predpisom tudi pred kazensko sodnijo; le taka dejanja so kaznjiva po kazenskem zakonu, ako je obtoženi njih nevarnost mogel ali moral že naprej uvideti.

Socialnodemokratska zveza za osemurni delavnik. Zveza socialnodemokratskih poslancev je dne 30. aprila na predvečer 1. majnika predložila zbornici predlog, v katerem zahteva skrajšanje delavnega časa in uvedbo splošnega osemurnega delavnikarja.

Ta predlog glasi nekako tako le:

Skrajšanje delavnega časa je zahteva socialne higiene ter intenzivnosti in produktivnosti dela.

Strokovne organizacije so s svojo močjo avstrijskemu delavstvu že priborile delavni čas, ki je dosti krajši nego znaša zakoniti maksimalni delavnik. Ker pa organizacije v tem svojem boju morajo prenašati vedno in vedno šikane političnih oblastij in je na drugi strani ta boj otežkočen vsled nestrpilivega zatiranja zborovalne slobode, imamo ravno vsled tega ne malo tvornic, v katerih prevladuje še najsturni, da v nekaterih delavnicah tudi še daljši delavnik. Ako se ima tedaj delavnik skrajšati le v trdih, obujnih bojih, tedaj se mora to vprašanje urediti zakonitim putem.

Vse izvojevane koncesije organizacij naj bodo v prihodnosti zakonito zavarovane in uvede naj se znižanje maksimalnega delavnega časa do osemurnega delavnikarja.

Zakon je uveljaviti za vsa podjetja razven ona, pri katerih je delavske pogoje mogoče urediti le s posebnimi zakoni. Načrti za te specialne zakone so pa tudi že izdelani. Tako imamo predlog poslancev Tomschik, Ellenbogen, Cerny, Mozaczevski in Pagnini glede ureditve pogodbenih odnosov med železničnimi podjetji in njihovim uslužbenci; nadalje predlog poslancev Cingr, Beer, Daszynski, Prokesch, Seliger, Bentel in Wityk glede delavnikarja v rudnikih; predlog poslancev Adler, Nemec, Daszinsky, Pittoni in Wityk glede delavnikarja v delavnicah z nepretrganim obratom. Zveza je pripomnila, da o priliki predložiti tudi predloge za ureditev delavnikarja kmetijskih in gozdarskih delavcev nadalje hišnih poslov ter delavcev vslužbenih na morju pri plovitvah in rebistvu.

Poročila o shodih in o zborovanjih.

Podružnica „Ljubljana“. Odbor te podružnice je sklical v torek dne 11. t. m., v restavracijo „International“ kjer ima podružnica svoj sedež, letošnji občni zbor, ki je bil vzlic neugodnemu in hladnemu vremenu prav dobro obiskan. Uže vdeležba je pokazala, da se južni železničarji vedno bolj zavedajo in vedo ceniti svojo organizacijo, ki jih je privedla vzlic vsem odporom od strani nasprotnikov, do lepih uspehov. Dobro pa tudi vedo, da je konečni cilj še zelo daleč in da bo treba še dakaj vstrajnega dela, da dosežejo čimprej takih uspehov, ki jim bodo omogočili miren pogled v bodočnost. Pri tej priliki se je tudi drastično pokazalo, da za narodne sleparje v vrstah južnih železničarjev ni prostora in da je vsa baharija N. D. O. zgolj lumparija in laž. Orazni žirjav e tutti quanti pač lahko slepe voličke, ki so gospodarsko od njih odvisni, pri samostojnih delavcih pa ne pridejo do veljave, kar je tudi po vsem naravno.

Toraj k poročilu.

Predsednik sodr. Škorjanec je otvoril shod ob 1/9 uri in je podal v kratkih besedah sliko razvoja organizacije v zadnjem letu. Odbor se je, po tem poročilu, sešel 13 krat na seje in poleg tega sklical 32 sestankov po § 2 zb. zak. Podružnica je priredila tudi več javnih shodov deloma skupno s podružnico „Spodnja Šiška“. Članov je imela podružnica ob času zadnjega občnega zbora 550, h katerim se jih je tekom zadnjega leta pridružilo še 141, tako, da ih šteje sedaj 691. Prebitka je pri zadnjem občnem zboru 58 kron 95 vin., dohodkov je bilo v poslovni dobi 7228 kr. 89 vin., izdatkov pa 7169 kr. 46 vin., tako, da ostane sedaj 59 kron 43 vin. v društveni blagajni. Visoki izdatki so utemeljeni stem, da je imela podružnica v pretečenem letu izredno veliko delegacij k raznim konferencam, kar seveda provzroča velike stroške.

Knjižnica šteje 440 knjig znanstvene, zabavne in poučne vsebine; člani so se je prav pridno posluževali, tako, da je bila od časa do časa popolnoma izposojena in se bo moral novi odbor vsekako potruditi, da jo kar najhitreje pomnoži. Konečno je še sodr. Klun poročal o zadnjem delegacijskem shodu na Dunaju in so se toraj člani tudi poučili o položaju stanja skupnega društva. Predlagani absolutorij se je enoglasno sprejel, kar znači, da je dosednji odbor vžival popolno zaupanje članov. Pri točki volitev je postalo nekoliko živahnije, kjer se je nekemu članu zljubilo poskusiti svojo srečo z narodnim momentom. Hvaliti je začel vsestransko požrtvovalnost in neumorno delo predsednika sodr. Škorjanca, bil je pa mnenja naj se ga za sedaj ne voli predsednikom, češ da je Nemec po narodnosti. Seveda je mnenje vzbudilo splošno radost in pri glasovanju je bil sodr. Škorjanec proti trem glasom izvoljen predsednikom. Tudi drugi predlagani sodrugi so bili z velikim navdušenjem izvoljeni in sicer: podpredsednikom: sodr. Pasterny in Kopitar, blagajnikom: Sternšek kot glavni blagajnik in sodr. Hirsch, Ostank, Klun, Čop, Konobel, Drobšč in Jerni kot pomožni blagajniki; sodr. Jell in Pušnik kot zapisničarja, sodr. Pohl in Eiberger kot knjižničarja; sodr. Autschen in Vilhar kot revizorja in sodr. Kokoč, Stayer, Ursič, Zupan, Majcen, Erbežnik, Gasperič, Perruzzi, Mauser, Sedej in Černi kot odborniki.

Pri tretji točki je poročal sodr. Kopač v poldrugo urnem izvrstnem govoru o razvoju naše organizacije, kar je posebno navzoče ženske vidno zanimalo. Pozornost je bila splošna in seme, ki je ta večer padlo, bode gotovo obrodilo obilo sadu. Sploh opazujemo od dne do dne naraščajoče zanimanje v naših vrstah in to nam je najboljši porok, da je pot, po kateri korakamo edino prava, v naš propleh.

Ko so se rešila še nekatera interna vprašanja, je sodr. Škorjanec ob 1/2 12 uri zvečer zaključil lepi shod in povdarjal nado, da bo prihodnji zbor še lepši in da bo lahko kazal še večjih uspehov.

Stvar članov pa je, da to nado uresničijo z neumornim delom od moža do moža in da privedejo vse do zadnjega v naše od dne do dne naraščajoče bojne vrste, v naš blagor in v propad nasprotnikov.

Na delo toraj sodrugi, bodočnost je naša.

— t —

Podružnica „Spodnja Šiška“. Dne 10. t. m. smo imeli v Vodnik-ovi gostilni, v Spodnji Šiški letni občni zbor ki je zopet jasno pokazal da se naše vrste od dne do dne bolj goste. Iz poročila posameznih funkcionarjev smo posneli veselo dejstvo, da napredujemo na celi črti in da ni bila požrtvovalnost posameznih sodrugov brezuspešna.

Sodr. Udovč je otvoril ob 8. uri shod, ki je uže po zunajnosti imponiral, kajti udeležba je bila z ozirom na službo, res lepa. Podal je v kratkih besedah svoje poročilo, iz katerega je razvidno, da je imela podružnica v poslovni dobi 9 odborovih sej, 26 shodov po § 2. zb. zak. in 6 javnih shodov. Sodr. Dolžnik je podal blagajniško poročilo, ki je kazalo po vsem vestno in marljivo delo in iz katerega priobčujemo najmarkatnejše točke: Leta 1908 je imela podružnica 327 članov. V teku poslovne dobe jih je pristopilo 185 in izstopilo 30 toraj je sedanje stanje 482 članov.

Premoženja je ostalo leta 1908 204 kr. 13 vin., dohodkov je bilo 6379 kr. 39 vin. in izdatkov 6057 kr. 04 vin. tako da je sedanje stanje blagajne 322 kr. 35 vin.

Knjižničar je poročal, da so se člani posluževali prav pridno podružnične knjižnice in da je bilo toraj tudi v tem ožiru poslovanje zelo živahno. Konečno je predlagal sodr. Petrič, po naročilu revizorjev, absolutorij odboru, kar je bilo enoglasno sprejeto. Pri volitvi novega odbora se je pokazalo kako vsestransko zaupanje uživata med našimi sodrugi sodruga Udovč in Dolžnik, ki sta hotela z ozirom na svoje dolgoletno poslovanje odložiti svoja mesta kot predsednik oziroma blagajnik. Napravila pa sta račun brez članov, kajti ti so jih na novo volili v odbor z velikanskim navdušenjem in enoglasno. Izid volitev je bil sledeči: Sodr. Udovč, predsednik; odborniki pa sodr. Dolžnik Rudolf, Velkoverh, Galč, Ivanc, Lukežič, Schubert, Kanoni, Kocjančič, Vergelj, Bernik, Sitar, Kovač, Petrič.

Pri tretji točki je poročal naš tajnik sodr. Kopač iz Trsta v dveurnem poljudnem govoru o razvoju naše organizacije, nje dosedanjih uspehah in težkih nalogah, ki nas še čakajo. S posebno temeljitostjo se je pečal z vladnim predlogom glede zavarovanja v slučaju nezgode in dokazoval, kako bi se masševala vsaka malomarnost železničarjev, če se ne bi pravočasno postavili v bran.

Sodrugi so z velikim zanimanjem sledili izvajanjem poročevalca in burno odobravanje je sledilo ko je zaključil svoj govor.

Pri točki: Raznoterosti, se je sprejelo več predlogov, katerih namen je pospešiti razvoj organizacije. Tako je bil med drugim sprejet predlog naj se odboru naroči, da v kratkem skliče velik demonstracijski shod, na katerem se protestira radi zavlačevanja vže lanskega leta dovoljenih koncesij, ki do danes niso uresničene, in predlog sodr. Petriča, ki utegne uzgojevalno uplivati na mlačnejše člane, ki so zaostali vsled brezbriznosti tri mesece s svojimi doneski, sprejme le tedaj, če vplačajo pri novem vstopu 3 kratno vstopnino, če zaostane drugič 5 kratno vstopnino in če tudi že pozneje zaostaja se ga sploh ne sprejme več v organizacijo. Shod je napravil v obče najboljši utis in vidi se, da državni železničarji upoznavaajo od dne do dne bolj vrednost svoje organizacije. Predsednik sodr. Udovč je člane pozval naj tudi v prihodnje podpirajo odbor v svojem težkem poslu in agitirajo za svojo organizacijo na kar je ob 11^h 45^t zaključil zborovanje.

Uspehi zadnjega leta so nam pokazali da naše delo še dolgo ni končano in če svojo nalogo vrsimo tudi naprej z isto marljivostjo in agilnostjo kakor doslej, potem tudi prihodnji občni zbor ne bo zaostal za letošnjim in naš pogled v bodočnost bo gotovo mirnejši kakor je bil doslej.

Sodrugi na delo toraj, v nove boje do novih zmag!

— t —

Vršijo se sledeči shodi:

Dne 22. maja t. l. ob 8. uri zvečer, se vrši na Opčinah, v gostilni »Pri veselem železničarju«, ustanovni shod krajne skupine Opčine s sledečim dnevnim redom:

a) volitev odbora;

b) predavanje sodr. Kopača iz Trsta.

Železničarji, pojdite vsi tja, da se pripravite o koristi močne jednotne organizacije in o pravem pomenu in cilju onih lažiororganizacij, ki Vas zaslepljuje s frazo narodnjaštva in Vas odvajajo od Vašega pravega cilja in od Vase prave koristi.

Dne 23. maja t. l., ob 10. uri zjutraj, se vrši v Divači občni zbor tamošnje krajne skupine, ki je bil napovedan že na dan 9. maja, a se je vsled nepredvidljivih zaprek moral preložiti na napovedani dan.

Dnevni red je objavljen že v prejšnji številki.

Dne 23. maja, ob 4-ih popoldne se vrši v Sv. Petru shod tamošnje okrajne skupine. Opozorjamo vse železničarje, da se ga polnoštevilno vdeležijo, ker bodo zvedeli marsikaj novega in zanimivega.

Dne 27. maja t. l., ob 6. uri zvečer, se vrši v Trstu, v Delavskem domu, shod vplačevalnice Trst IV. K temu shodu so vabljeni vsi skladišni delavci c. kr. državnih železnic.

Železničarji pozor!

Z dnevnim redom: Železničarji in njih zavarovalnica proti nezgodam; gibanje prožnih delavcev in slučajnosti se vrše v tem mesecu sledeči shodi: Dne 24. v Postojni, dne 25. v Raketu, dne 26. Logatcu in dne 27. v Borovnici.

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

Literatura.

Razprave VII. zbora jugoslovanske socialne-demokracije. V založbi Delavske Tiskovne Družbe v Ljubljani je izšel zapisnik o razpravi letošnjega strankinega zbora. Lična knjižica obsega 112 strani. Sestavljena je po stenografskem 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.

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 Dragutin Priora v Kopru.