14. štev. V Trstu, v torek 15. septembra 1908. Leto I.

ŽELEZNIČAR

PROSTA VODI POT K NAPREDKU

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.

Železničarska konferenca na Dunaju.

Dne 8. 9. in 10. septembra zbrali so se na Dunaju, na Ottakringu, v veliki dvorani delavskega doma odposlanci vsega avstrijskega železničarskega organiziranega proletarijata, 502 njih, po številu. Zastopali so 51.000 organiziranih železničarjev. Strokovno komisijo avstrijsko je zastopal poslanec *Beer*, zvezo socijalnodemokratičnih poslancev in stranko samo, pa sodr. *Reumann*.

Predno je počelo razpravljanje, izrazili so zborovalci svoje simpatije s postopanjem *ogerskih železničarjev*, ki bojuje neustrašen in hud boj proti nasilstvu tamošnje vlade. Oropala jih je državljanskih pravic in hoče jih napraviti sebi sužnje. Sodrug *Glaser* je predlagal sledečo resolucijo, ki je bila v velikem razburnem navdušenju jednoglasno sprejeta:

«Zbrani zaupniki organiziranih avstrijskih železničarjev protestirajo najodločneje proti *brutalnosti ogerske vlade*, ki teptajoč sploh vse pravice, najpodleje zatira bratsko ogersko organizacijo. Zborovalci izrekajo svojim zatiranim ogerskim sodrugom, bojujočim se za najprimitivnejše državljanske pravice *najiskreneje simpatije* ter obljubujejo, podpirati jih bratovsko v njihovem napornem boju».

Po običajnem pozdravu od strani sodrugov *Beera* in *Reumanna*, je sodrug *Tomschik* poročal o *sedanjem položaju železniških uslužbencev c. kr. avstrijskih železnic*. Opisal je potanjko gibanje železničarjev od 1905. leta sem in posebno obširno očrtal pasivni odpor lanjskega leta, ter razložil vzrok, zakaj se je ta odpor omejil le na privatna železniška podjetja. Govoril je konečno *o regulaciji uradniških plač*, ki stopi v veljavo s 1. januarjem prihodnjega leta in o *smešno-malenkostni svoti 8·3 milijonov kron*, namenjenih od vlade za ureditev plač vseh železniških uslužbencev državnih železnic, vštevši one severne zeležnice.

Po Tomschikovem poročilu se je vnela živahna debata. Trajala je celih *deset* ur in trideset govornikov se je oglasilo k besedi. Resnih obrazov, odgovarjajočih resnosti stvari same in položaju so razvijali svoje misli in izražali svoja mnenja, vsi jedini v tem, da *vladine koncesije nikakor niso zadostne, da niti malo ne odgovarjajo nje obljubam, danim leta 1905 in da so vsled tega nevzpremljive*. Z burnim odobravanjem so bili pozdravljeni oni govorniki, ki so v očigled takim sramotilnomalenkostnim koncesijam predlagali *takojšni nastop pasivne rezistence*. Le teško je bilo začasno pomiriti duhove in jih prepričati, da je v prvi vrsti treba trezno premisliti, jeli je trenutek *ugoden*, za uporabo tega *ojstrega orožja*. V svojem zaključnem govoru je sodr. *Tomschik* svaril zborovalce, naj se nikakor ne prenaglijo in si ne zvežejo rok v trenutku, ko je njih duševno stanje preveč razburjeno, da bi mogli temeljito premisliti pomen sklepa, ki ga hočejo uveljaviti. *Še enkrat se je treba obrniti na železniško ministerstvo*, je rekel, sodr. Tomschik in še enkrat, a zadnjikrat vprašati, ali res ne misli resno na svoje obljube, dane pred tremi leti. Potem še-le se bode sklenil zadnji odločilni korak, ki nas ima nekoliko bolj približati uresničenju obljub, danih nam od vlade in zahtevam, stavljenim v znani Ellenbognovi resoluciji. Ne mirujemo pa nikakor ne preje, nego dobimo vse to, kar nam je obljubljeno in kar zahtevamo, ker zahtevamo le človeško življene.

Po končani debati je sodr. Tomschik predlagal sledečo resolucijo:

Zaupniki skupnega avstrijskega železničarskega proletarijata, zbrani dne 8. septembra 1908, se zavedajo velike odgovornosti, ki jo jim nalaga resni trenotek. Oni vejo, da so v tem kritičnem momentu odgovorni ne le nasproti svojim organizacijam, ampak *vsemu delavstvu* in *ljudstvu* sploh. Svesti si te odgovornosti, so temeljito proučili ponudbe železniškega ministerstva glede ureditve beraških razmer državnoželezniškega osobja in morajo izjaviti, **da so te ponudbe premalenkostne in v vsakem pogledu nezadovoljive. Iste niso v stanu izpolniti niti najmanje onih nad državnih železničarjev, ki so ijh pričakovali od obljub železniškega ministerstva, danih leta 1905.** Zbrani zaupniki izjavljajo to popolnoma upravičeno, in sicer iz sledičih razlogov:

1. Glede ureditve službenega in delavnega časa se ni ukrenilo še ničesar;

2. maksimum provizoričnega službovanja še sedaj ni določen, dasiravno je to pri privatnih železnicah že urejeno;

3. denarna sredstva, določena za izboljšanje plač, so popolnoma nezadostna;

4. doklade dovoljene eksekutivnemu uslužbenemu osobju niso nikakor primerne njega težki službi; vrhu tega pa se več uslužbencev, ki imajo opravljati službo po noči, pri tem sploh ni vpoštevalo;

5. Prožnim čuvajem se niso vzela v poštev naturalna stanovanja in se jim ne izplačuje vsled tega odnosna diferenca;

6. avtomatika pri pomikanje in avanziranju se je zboljšala premalo;

7. izvanredna avanziranja s pomočjo ugodnih kvalifikacij in s pomočjo takozvanega «zaslužnega» križca, se niso odpravila.

To so pomankljivosti in pogreški katerih zaupniška konferenca nikakor ne more prezreti in v svrho mirnega sporazumljenja poskuše še zadnje in jedino sredstvo, to je, sklepa *izvoliti posebni izvrševalni komité*, kateremu nalaga, **da se upusti takoj v pogajanja s železniškim ministerstvom,** ki naj odpravi omenjene krivice. **Konferenca pooblašča ta izvrševalni komité,** da uporabi v dosego cilja vsa prikladna sredstva.

Konečno pa zaupniška konferenca izjavlja, da ne popusti ničesar od zahtev, zbranih v zakonskem načrtu poslanca *Tomschika* in v *Ellenbognovi* resoluciji, ter zahteva, da se iste izvedejo v celem obsegu.

Ta resolucija je bila sprejeta z veliko večino, na kar je bil izvoljen izvrševalni komite, obstoječ iz sledečih sodrugov: *Tomschik, Weigl, Grüll, Kopač, Decker, Brodezky Hoffbauer, Glaser, Wabitsch* in *Winter*; za severno železnico pa [illegible] in kot namestnik Heider.

Sodr. *Scheibein* je stavil še sledeči predlog, ki je bil tudi jednoglasno sgrejet:

V slučaju, da izvrševalnemu komiteju ne bi bilo mogoče v smislu resolucije doseči povoljnih vspehov, tedaj ima isti nemudoma sklicati zaupnike, ki naj jih izvoli današnja konferenca in sicer za vsak ravnateljstveni okraj jednega, kakor tudi glavne zaupnike pri vatnih železnic, centralni odbor personalnih komisij in delavski odbor in pooblastiti tako sestavljeno korporacijo, da sklene ona definitivno, kaj naj se ukrene.

Položaj je tedaj jako resen, o čemur nam pač more pričati deseturna debata. Konferenca ni sklenila pasivne rezistence. Železničarji nečejo tedaj boja, kar se jim hoče podtikati, nego mirovati želijo in prijateljskim potom doseči ono, kar jim gre po človeških pravicah. V moči izvoljenega izvrševalnega odbora je, ukreniti vse mogoče, da se temu boju železničarji izognejo; edino železniško ministerstvo pa ta boj more preprečiti. Naj se postavi tudi ono na stališče miru, kakor železničarji sami, in pogoji za mirovno pogodbo so dani. Če pa ministerstvo ostane na stališču boja, tedaj bodo pa tudi železničarji gotovo dobro parirali.

Mejnarodni kongres transportnih delavcev.

Kdor v zadnjih dneh meseca avgusta ni čital socijalističnih glasil, gotovo ne ve še danes ničesar o tem, da so na Dunaju zborovali zastopniki mejnarodnega transportnega delavstva štirnajstih evropejskih držav, in da je temu kongresu prisostoval tudi delegat, odposlan semkaj preko ocejana, iz oddaljene Amerike. Nobeno meščansko glasilo ni še pisalo o tej impozantni skupščini, ki ni le velikanskega lokalnega pomena za našo Avstrijo, nego je sploh svetovne važnosti v današnjem modernem socijalnem gibanju. Jedino «Osterreichische Volks-Zeitung» je poslala na kongres svojega poročevalca. Da, res je, kdor se boji, ta molči. Že samo število zastopanih mejnarodno-združenih železničarjev je moralo prestrašiti duhove da so pomislili na nevarnost ki preti njih krivičnemu sistemu današnje človeške družbe. Mogočna armada **284.000** mejnarodno in centralistično organiziranih zeležničarjev je pripravljena v trenntku sile nastopiti kot en mož, ne samo za svoje stanovske človeške pravice nego sploh za pravice vsega svetovnega proletarijata.

Kongresa so se vdeležili delagatje iz *Avstrije* (17), *Ogerske* (2), *Nemčije* (17), *Švice* (2), *Italije* (2), *Bulgarske* (1), *Francoske* (3), *Belgije* (2), *Danske* (2), *Norveške* (1) *Švedske* (4), *Rusije* (1), *Finlandske* (1), *Angležke* (5) in iz *Amerike* (1).

Prva dva dni so imeli zastopniki železničarjev svoja pripravljalna posvetovanja o vprašanjih, ki tičejo špecijclno interese njih samih. Te konference se je vdeležilo 26 odposlancev. V glavnem se je razpravljalo o obliki, ki naj jo imajo železničarske organizacije po vsem svetu. Francoski delegat *Guerard* je omenil, da so železničarske organizacije v različnih deželah in državah urejene po posameznih železniških družbah, ali po službenih kategorijah ali pa tudi brez vsakega stika z bodisikojo kategorijo, obstoječe popolnoma za se. Rekel je, da so organizacije po posameznih kategorijah nevarne, ker se mej nje lahko zaseje umetno prepir in napravi razkol, kakor ravno poskušajo posebno francoske železniške družbe.

Sodr. *Tomschik* je podal jasno sliko železničarskih organizacij v prejšnjih časih, ko so se iste snovale v jedino svrho, da pomagajo svojim članom z različnimi podporami, brez da so se postavljale na stališče boja. Bilo je pač žalostno in ni se moglo nikakor naprej, dokler niso izpoznalil, da je treba skupnega, solidarnega in jednotnega delovanja, da je treba jednotne centralistične organizacije, ki jedina more razvijati moč, odgovarjočo sili nasprotnikov in interesom skupnega [illegible]arskega proletarijata.

Sodr. Herrmann, predsednik južno-nemške železničarske zveze je tožil, da je na Severnem Nemškem naravnost nemogoča vsaka prosta strokovna organizacija, dočim je v Južni Nemčiji v tem pogledu boljši. Vendar pa tudi tukaj ni centralistične podlage za njihove železničarske organizacije in so te sleduje le posamezna podporna društva za svoje člane. Povdarjal je potrebo, da se vse zeležničarsko osobje organizira centralistično.

Ravno tako so govorili vsi drugi delegatje, kakor *Wimberg* (Švedska), *Brunner* (Berlin), *Brancuni* (Rim), *Romathe* (Bazel), *Jochade* (Hamburg), *Aleksander* (Rusija), *Fellener* (Ogerska), *Bell* (Angležka), za centralistično, jednotno organizacijo.

V tem smislu je bilo predloženih veliko število resolucij, ki so bile spojene sporazumno v jedno samo, predlagano potem po fransoskem delegatu *Guerardu*. Le-ta glasi tako-le:

«Potrebno je, da se v vsakej deželi ustanovi jedna sama centralistična organizacija za vse železniške uslužbence sploh. Jedino take organizacije morejo koristiti svojim članom in se uspešno zoperstaviti upravam, bodisi privatnih, ali pa tudi državnih železniških podjetej.

To je princip za organizacije vseh dežel. Izjema je dovoljena le tam, kjer deželni zakoni centralističnim organizacijam nasprotujejo.

Vsled tega konferenca odobrava sklep milanskega kongresa iz leta 1906 in priporoča opetovno vsem organizacijam, da se združijo v jedno centralistično skupino».

Sodr. *Schuhmann* je pojasnil, da je kongres v Milanu letu 1906 sklenil naj se razpustijo vsa separatistična železničarska društva in se priklopijo centralni organizaciji.

Nato je bila jednoglasno sprejeta resolucija.

Jednoglasno sprejet je bil tudi dostavek k tej resoluciji, predložen po avstrijskih delegatih, ki je sledeči:

«Konferenca polaga posebno važnost na mejnarodnost in interkonfesijonelnost vseh železničarskih strokovnih organizacij. Podjetništvo, proti kateremu se nam je bojevati, je organizirano mejnarodno in interkonfesijonelno. Ravno vsled tega moramo smatrati vsak poskus, deliti v jedni ali drugi državi železničarje po narodnosti ali po verskem izpovedanju, nevarnim za njih skupne interese. Toliko bolj nevarnim moramo smatrati vsako tako razdelitev skupnih močij v posamezne nacijonalne ali konfesijonalne organizacije, ker se ravno podjetniki v svojem gospodarskem boju poslužujejo najbolj tega sredstva, to je, vzeti proletarijatu moč s tem, da ga razcepijo v narodnostne skupine.

Iz istih ozirov zavrača konferenca tudi vsako vmešavanje konfesijonelnih momentov v strokovne or-

ganizacije. Izreka se sovražnim vsakemu poskusu, zavajati železničarje v službo klerikalcev, kakor tudi njih namenu, odvračati jih s tem zavajanjem od jedino pravega, za njih koristnega gospodarskega delovanja».

S tem je bila konferenca mejnarodnih železničarjev zaključena.

Zborovanje kongresa je začelo še-le tretji dan, je trajalo tri dni in je bilo zaključeno 30. avgusta. Bavil se je podrobno o *načrtih mejnarodno združenih podjenikov in o sredstvih, s katerimi se ima nastopiti proti tem koaliranem sovražniku.* Organizujejo import stavkolomcev in hočejo ta import tudi mejnarodno organizirati. Snujejo delavske organizacije, kjer naj se vzgajajo krumirji, in zapeljuje delavstvo s tem, da ga vabijo v to svrho uvedene takozvane dobrodelne zavode ter jih upozarjajo na različne dobrodelne naprave, ki jim služijo kot past, v katero padajo zaslepljeni delavci. Mejnarodno organizirani podjetniki so sklenili tudi uvesti mejnarodno zavarovanje za škodo, nastalo jim vsled stavkanja. Njih očividen namen je ta, da si preskrbijo po vseh deželah zadostno število delavcev «prostovoljcev», ter zanetiti sovraštvo mej temi in mej organiziranim delavstvom. Njih parola je: divide et impera, t. j. razdeli sovražnila in potem vladaj! Naloga naša je tedaj, je rekel dalje delegat *Müller* iz Hamburga, vzgojevati delavstvo ter ga o vsem tem podjetniškem gibanju natanjko podučiti. Zasledovati je treba korak za korakom koaliranega sovražnika povsod, in obveščati se moramo medsebojno o izbruhlih bojih. Storiti moramo vse, da preprečimo import stavkolomcev. Izvoljena je bila komisija, ki je sestavila resolucijo v smislu *Müllerjevih* izvajanj.

Po končani debati o točki *«kako naj se železničarji v svojih bojih bojujejo, to je kako obliko naj imajo njih interesna zastopstva»*, je bila na prelog *Tomschika* sprejeta ona in ista resolucija, sklenjena že v pripravljalni konferenci železničarskih delegatov in potrjena tudi ona Milanska iz leta 1906.. Te debate se je vdeležil tudi delegat Turčije iz Konstantinopla, ki je omenil, da danes tudi na Turškem ne mečejo stavkujočih delavcev več v morje in da so tudi tam minuli časi, ko se je vsaka stavka zatrla z brahijalno silo.

Predsednik *Guerard*, pariški delegat, je v veliki navdušenesti zaključil kongresno zasedanje in izrazil svoje zadovoljstvo, ker se je prepričal, da se človeška družba spreminja zares hitrih korakov in da se približuje svojemu cilju, odstraniti neznosno stanje, v katerem se oboružuje človek proti svojemu bližniemu. Parola naša, za sedanje razmere je rekel, pa mora biti: *klin s klinom*, to je *boj onemu, ki ga hoče imeti.* Z burnimi pozdravi na naslov mejnarodne vzajemnosti, so se delegatje razšli iz zborovalne dvorane.

Prihodnji kongres se vrši v Kopenhagnu.

Električna enerzija in železniški promet.

(Konec)

Naše gospodarske razmere in temveč svetovni gospodarski napredek zahteva tedaj brezpogojno, da se parni železniški obrat nadomesti z električnim. Velikanski deficiti naših državno-železniških prog, pomanjkanje premoga na jedni strani in na drugi strani bogata izber naravnih vodnih sil v naših alpskih deželah, nas morajo prepričati o racijonalnosti in o boljšem rentiranju električnih železnic. Pa tudi še z jednega drugega vzroka bi se morala naša Avstrija potegovati za to emancipacijo. Treba je na vsak način povzdigniti našo industrijo, katerej nasproti je postopala do sedaj država, ako že ne naravnost mačehovsko, vsaj jako dvomljivo. Pri gradnji central za proizvajanje električne enerzije, država ne sme pozabiti na pomoč, ki jo dolžuje raznim kemičnim strokam, katerim je treba preskrbeti cene proizvajalne sile. Električne centrale za železnice imajo ob jednem služiti tudi privatnim podjetnikom, katerim naj bi država prodavala električno enerzijo ter s tem pokrivala na jedni strani del indirektnih davkov na drugi strani pa zmanjšala deficit svojih železnic. To bi bilo vsekakako velikanske gospodarske in politične vrednosti za naše zaostale alpinske pokrajine in država bi na ta način prisilila sama sebe, skrbeti za razvoj, posebno kemične in elektrometalurgične industrije ki imata danes nepregledne vrednosti v poljedelski oziroma v kovinarski stroki.

Pa tudi, če ne vpoštevamo teh, takorekoč glavnih momentov industrijalizacije, nam preostaja vendar še dosti gospodarskih koristij, nanašajočih se na železnice same, da moremo zagovarjati z vso vnemo in povsem upravičeno ta najnoveji preobrat v prometni službi. Kako krasne so vendar naše Alpe in kako vabljive za tujce, ki jih naravnost občudujejo in njih lepoto ne zapostavljajo niti lepoti romantične Švice. Ali domačini ne sprevidijo te resnice, dasi jim velikanski obisk tujcev iz najdaljših krajev prijateljski svetuje, da preskrbijo čim preje prepotrebnih transportnih sredstev, da nadomestijo dolgočasni promet s poštnimi vozovi s železnicami in tako odprò in pokažejo čimpreje krasoto svojih dežela, v svojo lastno korist, širokemu svetu. Toda gradnje parnih železnic so vsled neprimerno visokih stroškov bile do sedaj povsem zanemarjene, dočim pa ravno električna enerzija nuja priliko, da se more nadomestitii ono, kar se je skozi desetletja tako sistematično zanemarjalo. Avstrijsko narodno gospodarstvo sploh, bi z uporabo naravnih vodnih sil pridobilo novih virov za izboljšanje svojega proračuna in finančni minister bi se mogel veseliti krasnih novih državnih dohodkov.

Tu smo dospeli tedaj do najglavnejega in najvažnejšega momenta v vsem vprašanju te najnovšeje emancipacije. Če je elektrificaranje železnic ali sploh nadomeščenje parne sile odvisno od *množine in od cene vodnih* sil, tedaj je prva dolžnost države, da si te sile povsod zavaruje, da jih o prvi priliki more porabiti v navedeno svrho. Treba bi pa bilo v prvi vrsti reformirati sedanji vodni zakon, ki naravnost oteškočuje vsako tako delovanje države v navedenem smislu in dolžnost parlamenta bi bila tudi, uvesti zakon o elektricitetnem potnem pravu, to je zakon za uravnanje smeri električnega toka, zraven tega pa bi bilo treba temeljito predelati zakon o razlaščenju, ki pri obeh prvih omenjenih zakonih igra važno ulogo.

Vodno pravo bi v prvi vrsti imelo upoštevati javne koristi in koncsije za vodne naprave bi se imele deliti onim osebam, ki imajo pred očmi splošne koristi, oziroma trebalo bi pripomoči državi, da čimpreje spravi pod svoj upliv vse vodne sile ki naj proizvajajo električno enerzijo ali naj isto oddajajo v industrijelne svrhe. Dr. Emil Kiöti predlaga v svojem pravu za Švico prisilno sklepanje pogodb glede vodnih močij, nadalje maksimalne tarife za privatnike ter pravico občinskim oblastnijam, kupiti si te pravice za sebe ali pa jim daje pravico, glasom katere naj vsa vodna prava pripadajo naravnost njim samim ali kantonom, ali pa celi državni zvezi, kakor je uvedeno že v Angliji. Pri nas v Avstriji je kaj takega bolj težko mogoče, ker je ljubosumnost posameznih pokrajin prevelika, da bi se to moglo brez zaprek izpeljati, posebno ne z ozirom na današnje parlamentarne razmere. Vendar moremo upati, da se gotovo tudi pri nas doseže sporazumljenje mej posameznimi pokrajinami, toliko bolj, ker se je isto doseglo tudi mej posameznimi švicarskimi kantoni, ki uživajo še gotovo večjo avtonomijo, nego naše posamezne dežele. V Švici je že takorekoč zagotovljen zakon, ki bode uredil tozadevne razmere mej posameznimi kantoni. Parlamentu je bil že predložen odnosni zakonski načrt od dne 30. marca 1907 in skoraj zagotovljeno je, da bode isti tudi sprejet. Po tem zakonu bode imel zvezni svet nadzorstvo nad vodnimi močmi, kantonske oblastnije pa bodo oddajale koncesije. Tam pa, kjer dotične vodne moči križajo več kantonov, oddaja te koncesije zvezna oblast sama. Razven tega zakona pa imajo posamezni kantoni že svoje vodne zakone in najnovejši in najmodernejši mej vsemi je brnski.

Pri nas v Avstriji se imamo istotako bati neznosnega partikularizma mej posameznimi deželami. Ta partikularizem je pri nas dosti strožje razvit nego kantonizem v Švicarski. Ako se v prvi vrsti ne vpošteva splošna korist, in se ne gleda na centralistično urejenje in posest vodnih močij, tedaj moremo tudi pri nas priti do momenta, kadar bode državi treba odkupavati jako drago vodne naprave in godila se jej bode istotaka, kakor se jej godi pri odkupovanju železnic, kjer mora prevzemati v svojo režijo podjetništva z velikim gospodarskim rizikom in z občutnim deficitom. Dá, zanemarjenje tega centralističnega postopanja moglo bi vse to vprašanje staviti v kritično odvisnost njih obstoja in vsakega napredka. Hiteti je torej treba in jako spretno postopati, ako se hoče doseči racijonelnim potom oni cilj, ki ga moramo imeti pred očmi. Toda vlada bi s tem še ne storila svoje dolžnosti; skrbeti bi morala, da sploh uredi izrabljevanje in tudi prepreči znatne škode, povzročene po povodnjih.

Železniško ministerstvo je poverilo proučenje vsega tega vprašanja vodstva vrlega stavbenika *Terstela*, ki z vso pridnostjo, z mladeniškim navdušenjem in z strokovnjaško spretnotsjo izpolnuje poverjeno mu nalogo. Žalibog moramo izraziti svojo nejevoljo proti malenkostnemu stališču, ki ga zavzema v tej stvari vlada.

Prav smešno majhne svote se temu vodji stavljajo na razpolago, in z njimi naj premaga vse poteškoče, ki se mu stavljajo nasproti pri njegovem delovanju. Naša vlada je bila pač vedno stara branjevka, ki hoče z malim osnovnim kapitalom obogateti in si z malenkostnimi novčiči pripraviti kapital, ki naj jej nosi stoterih obrestij. Seveda je kaj takega danes nemogoče in treba je postopati poduzetno, posebno tam, kjer je uspeh zagotovljen in kjer je dobiček takoreč že v roki. Parlament in vlada nikakor ne smeta več čakati, ker vsak trenutek čakanja je zgubljen in velike škode za vse narodno gospodarstvo. Tako ugodnega momenta za napredek Avstrije, vlada še ni imela, ker ima vse neovrgljive dokaze v rokah, da jej elektrificiranje njenih železnic donese obilega dobička. Naj se spomni besed: Austria erit in orbe terrarum ultima in deluje nato, da se iste vsaj v tem slučaju uresničijo v njih dobrem pomenu in v njih ugodnem smislu ter se ne zgodi, da tudi pri tem svetovnem prometnem preobratu ona ne ostane zares zaduja, kar se vsled nazadnjaškega nje duha žalibog mora o vsaki priliki čuti. Na delo torej naši zaspanci okoli vlade in pokažite se v tej priliki, da znate ceniti naravne sile, katere obrnite v splošni prid in v korist vseh državljanov!

Šentlorenški mlekarji

in železniški uslužbenci na dolenjskih železnicah.

V jednajsti številki našega lista smo govorili o nesramnem obrekovanju šent-lorenških klerikalnih mlekarjev in o jezuitski drznosti tamošnjega župnika, Oblaka, ki je kot predsednik mlekarne, sedeč na obtožni klopi radi ponarejevanja živil, obdolžil brez vsakega najmanjšega povoda železniške uslužbence na dolenjskih progah, da so oni krali mleko šentlorenške mlekarne in tako nastali primanjkljaj dopolnjevali z vodo. Višek drznosti pa je bila nato interpelacija D.ra Hočevar-ja na železniškega ministra v državnem zboru, v katerej je to revše železniškega ministra naravnost pozvalo, če misli sploh kaj ukreniti, da se v prihodnje na dolenjskih železnicah ne bodo dogajale več take tatvine.

Obtoženi župnik je bil tedaj pred sodnijo oproščen jedino le radi tega, ker se je sklicéval na nepoštenost železniških uslužbencev. Do danes niso mogli ukreniti druzega nego protestirati na javnem shodu proti tako nesramnemu podtikanju, a njih duhovi se niso umirili. Iskali so pravega taku in danes imajo imena vseh onih sleparjev, ki so kvarili mleko in tudi njih sokrivce. Imamo na razpolago veliko število prič, ki bodo v stanu povedati marsikej «čednega» iz te umazane mlekarne in ki bodo ob jednem postavili pred javnost, župnika Oblaka kot nesramnega obrekovalca dolenjskih železničarjev, ter dokazali le-teh neomadeževano poštenost v njihojem službovanju.

Mlekarno vodi tamošnji farovški hlapec, ki se razume toliko o mlekarskih poslih, ko predsednik mlekarne, župnik Oblak sam. Kakoršen je vodja, taka je seveda tudi vsa mlekarna sama. Okoli nje izgleda, ko kako gnojišče. Nesnaga se spušča po filtru v potok Temenico. Zato najdeš vse mogoče v vodi: kravje blato, jačje lupine i t. d. Deželni odbornik grof Barbo si je ogledal pred kratkem ta «čedni» zavod in zgrozil se je nad njim, rekoč: «Das ist eine Scheveinerei...»

Pri odpošiljanju se **mleko ni nikdar merilo z laktidenzimetrom, ampak se je poskušalo samo na usta, ali pa tudi to ne.** Dovažalo se je po dnevi do 11. ure po veliki vročini, na nepokritih vozeh. Ženskam se je večkrat skušalo prikrajšati račune in maščevale so se radi tega: **primešavale so mleku vode.** Dá, neka ženska iz trebenjske fare se je sama hvalila okoli, **da prilije mleku vselej polovico vode.** Ko je deželni sirar gosp. *Masark* revidiral mlekarno skozi štirnajst dnij, se je kvantiteta mleka znižala od 700 na 400 litrov na dan. Iz tega se more vendar popolnoma zanesjivo sklepati, da se je mleku sicer vedno primešavala voda. **Pri dveh ženskah je narajmal med mlekom dosti vode**; ena njih **je celò krop devala vines**, da bi pripeljala gorko mleko v mlekarno. Pri kangljah je dobil blata kar na prst debelo in če si jih povohal znotraj, ti je smrdelo tako, kakor bi bil utaknil nos v jazbičino luknjo. In gosp. Masark se je odločil, predložiti deželnemu odboru, da se odstavi vodja, župnik Oblak z vsem odborom, ali pa naj se mlekarna zapré, češ da tako ne more in ne sme dalje. Jeli ostal mož beseda svojemu sklepu, nam ni znano.

Ravno on je tudi lansko leto nekoč, ko so ravno hoteli odposlati robo v Trst, **konfisciral kar na enkrat 300 litrov** mleka.

Velik nered je konštatiral tudi deželni odbornik grof Barbo. Mleko so današali tudi ljudje nečlani. Računov ni našel nobenih, niti o onih 3000 kronah, ki jih je zadruga dobila od dežele in države za zgradbo, za katero pa danes niti sveta še nimajo kupljenega.

Jako dosti bi imeli še povedati, a omenimo naj le še to, *da se je mleko izvan šentlorenške fare dovažalo največkrat kar naravnost na železniško postajo, tako da se v mlekarni niti ni pogledalo, a še manj pregledalo, ali preiskalo.*

In v očigled takim dejstvom drzne si župnik Oblak, trditi na sodniji v svojem zagovoru, da mleko radi tega prihaja slabo na odjemalce, ker ga železničarji na dolenjskih železnicah kradejo in mu prilivajo vodo. *In pomenbno je, da se je to obrekovanje razneslo še pred kazensko razpravo v Trebnjem, po vsej širokej okolici iz «farovške družine» ven.*

Sedaj naj se oglasi šentlovrenški «mlekar» in naj dokaže, da ni res, kar smo povedali tu zgoraj, in kar mu hočemo povedati še na drugem kraju. Dokler tega ne stori ga smatramo brezvestnega in nesramnega obrekovalca in sokrivca sleparij, radi katerih so bili oškodovani odjemalci mleka iz šentlovrenške mlekarne.

Pozivljemo tudi ravnateljstvo c. kr. državnih železnic v Trstu, da se vsaj sedaj gane in stori potrebne korake v varstvo časti svojih uslužbencev na dolenjskih železnicah in oslobodi tudi sebe nesramnega podtikanja, da so nje uslužbenci na teh progah sami tatovi.

Konečno pa je dolžnost c. kr. državnega pravdništva v Ljubljani, da poseže v to stvar z vso eneržijo in poskrbi, da doleti krivce zaslužena kazen, oziroma da se izkaže, da ni krivda pri uslužbencih državnih podjetej, nego na strani klerikalnih obrekovalcev, mlekarjev samih!

Šentlovrenški mlekarji, torej na svidenje!

Dopisi.

Trst (*državna železnica*). Protežiranje pri avanziranju, bodisi s križcem ali pa s proslulimi kvalifikacijami, je pri državni železnici ukoreninjeno tako, da se more nad istim spodtakniti ne le vsak pošten uslužbenec, ampak vsak, komur so le malo poznane manipulacije in machinacije železniške uprave. Uslužbencem se pa ta grda navada skuša prikrivati tudi s tem, da se v uradnem listu pomaknjenja naznanjajo še le mesec kasneje, misleč, da se do tedaj že precej pozabi in ne pade tako hudo v oči. *Uradni list*, ki naznanja pomaknjenja iz meseca julija, smo prejeli še-le meseca avgusta. Koeštatirati smo morali tudi tukaj ta odijozni sistem protekcije. Marsikaterega «dopadljivega» uslužbenca je križec potisnil preko tovarišev naprej in marsikdo zaslužen in vesten delavcev je ostal vsled take krivice na svojem starem mestu. Nekateri zopet niso povšeči svojim takozvanim predstojnikom, bodisi tudi radi tega, ker jednostavno ne simpatizirajo z njihovim obrazom, po domače povedano, ker jim nos prav ne stoji k obrazu. Da siravno opravljajo svojo službo povsem v redu, «kvalifikator» vedno najde dlako v jajcu in napravi mu veliko črno piko v svojem notesu. Pri nas je jeden takih kvalifikatorjev tudi dobro znani *Mauthner*, ki je prav gotovo iz samega osebnega sovraštva tako posul s črnimi pikami jednega voznega nadzornika, da so ga pri pomaknjenju preskočili štiri do šest let mlajši njegovi tovariši. In to se mu ni zgodilo ravno pri zadnjem pomikanju v prvič. Mož je spoštovan in priljubljen pri vsem osobju, vesten v svoji službi ter mirnega značaja in treznega obnašanja. Zares, bil bi že čas, da se takemu krivičnemu postopanju pride že enkrat v okom. Ck. železniško ministerstvo je pa seveda poklicano v prvi vrsti, da poseže vmes, ker drugače moramo biti mnjenja, da ono ta sistem popolnoma odobrava.

Jesenice. Jeseniška kurilniška ekspozitura je tudi tako nesrečna, da jej je predstojnik jeden turških paš, ali pa ruskih carjev. Piše se *Bodenstorfer* in titel pristav nosi. On se malo zmeni za to, kaj mu ravnateljstvo nalaga. Cirkulari in odločbe so mu brezpomembna korespondenca, ki jo najbrže meče v papirni koš, če ga ima, ker sicer ne vemo, kam jih devlje. Ne objavlja nam jih ne. Kako je pa zadovoljen, ko kar na svojo pest izdaja energične caristične «ukaze»! To je užitek zanj, da se mu kurilnica pokori slepo, in gotovo je njegovo zadoščenje zato večje nego turškega sultana. Z kurilniškimi delavci počenja prav to, kar se mu ravno poljubi. Premogarji imajo na primer prav dosti svojega dela v kurilnci. A to našega gosp. Bodenstorferja prav nič ne zadržuje, da jim nalaga tudi delo tičoče se vzdrževanja proge. Pa ne samo to; tudi povsem privatna dela morajo opravljati ti delavci. Pred kratkem sta morala na primer dva kurilniška delavca pod nadzorstvom Bodenstorferjevim poštni upraviteljici mobilije impakirati. Kurilniški delavci vendar niso zato, da pomagajo gosp. Bodenstorferju pri njegovem kavalirstvu.

Opominjamo konečno tudi gospoda pristava, da z uslužbenci postopa tako, kakor postopa izobraženi človek s človekom sploh. Za danes ne raznašamo podrobnostij, ker se nadamo, da bode to, kar smo le v splošnem napisali tudi že pomagalo. Sicer pa na svidenje!

Trst (*južna železnica*). Pred kratkem sta bila pri nas disciplinirana z globo portir in jeden železniških postreščkov, češ da sta pustila nekemu potniku nesti seboj v kupé večjo prtljago, nego je to dovoljeno. Dotični potnik pa jima je takorekoč le ušel s svojo prtljago. Bilo je že kasno in vlak je imel vsak trenutek odpeljati. Vratar je meril prtljago in je izjavil potniku, da jo nikakor ne more nesti seboj v kupe ker mera tega več ne dopušča, a potnik zgrabi za svojo robo, jo potegne s silo iz postreščekovih rok in zleti ven na peron, kjer se je ravno vlak začel pomikati naprej. Posrečilo se mu je, odpeljati se. Vratar in postrešček sta pa prejela vsak 2 kroni globe, ker se je to zgodilo. Ker je železniška uprava tako nekaka oblast preko državne oblasti, se seveda ni nikdo brigal za opravičevanje vratarjevo in postreščekovo, ki sta navajala priče, da se to ni zgodilo vsled nihove krivde, nego, da si le potnik sam vzel pravico, siloma. Železniška uprava, država v državi, sodi seveda tudi lahko brez prič, ker sodi brez zakonov, absolutno, po «božjem navdahnjenju».

Dogodil se je pa tudi drug slučaj, ki je prvemu takorekoč naravnost nasproten. Te dni pride nek drugi gospod s precejšno prtljago in mu isti vratar ne dovoli vhoda na peron k vlaku, češ da ima preveliko prtljago. Potnik se temu protivi in pravi: jaz sem postajenačelnik in če me ne spustite skozi, se grem pritožit k tukajšnemu gospodu načelniku. Ker vratar le ni odnehal, v strahu pred zopetno kaznijo, je potnik res šel v postajenačelnikovo pisarno, kjer je govoril z g. *Resičem*. Le-ta je prišel ven k portirju ter mu ukazal pustiti potnika na peron s prtljago, ne glede na nje veličino.

Razume se, da uslužbenci vsled takega postopanja svojih predpostavljenih nazadnje res že ne vejo, kaj jim je storiti, kadar se jim potniki zoperstavljajo. Ali naj pošiljajo vsakega posebej v postajenačelnikovo pisarno! Naj se tedaj železniška uprava južne železnice izjavi, kako je v takih slučajih postopati, ker uslušbenci ne morejo biti vendar v vedni navarnosti, da jih uprava disciplinira ali pa, da jih kak njihov predstojnik osramoti pred javnostjo, kakor da oni nimajo v izvrševanju svoje službe prav nobene veljave, oziroma da ne znajo opravljati svojih službenih poslov.

Razne stvari.

Zopet drobtinco državnim železničarjem. Vidi se, da železniško ministerstvo uvideva resnost položaja, in da upošteva nevarnost, ki preti avstrijskemu prometu od strani železniških uslužbencev, ako ne udovolji njihovim zahtevam. Komaj so zaupniki zapustili Dunaj, kjer so ravno sklepali o nadaljni taktiki proti železniški upravi v dosego izboljšanja svojega mizerablega življenja in že doznajemo, da je vlada dovolila k 8·3 milijonom še nadaljnih 1·7 milijonov, ki se imajo uporabiti za izboljšanje položaja uradnikov in uslužbencev državnih železnic. Ministerstvo je seveda tudi izdalo natančen načrt, po katerem se ima ta svota mej posamezne kategorije razdeliti. Na novo dovoljenih 1·7 milijonov stavi še-le v proračun prihodnjega leta, in ker sedaj sploh ni vsega denarja na razpolago, stopi en del izboljšanj v veljavo s 1. oktobrom t. l., drugi manjši del pa s 1. januvarjem 1909.

Naloga izvrševalnega komiteja, izvoljenega na zadnji konferenci bode tedaj, proučiti natančno te nove koncesije.

Narodna Delavska Organizacja more biti zares ponosna, da v njenem zastopstvu sedi kot odbornik prosluli pretepač **Jaklič**. Ta človek, ki že ni več človek in ne najdemo več imena, ki bi pristojal njegovemu ponašanju, ni samo neznosen v človeski družbi, nego jako nevaren. Da, železničarji zvečer že ne marajo hoditi po onih ulicah domov, kjer hodi on. Povedati pa moramo javnosti o dveh njegovih musolinskih napadih, ker nam vest ne dopušča več, da bi temu nasilnežu še tako naprej pardonirali, kakor smo do sedaj.

V nedeljo 6. septembra se je vračala družba krumirske zadruge tržaške z nekega shoda ali veselice tam nekje na Krasu. Mej njimi je bil seveda tudi agitatorski «kapo» Jaklič. V železniskem kupeju je sedel slučajno železniški čuvaj *Ivan Ribič*, naš zvesti in prepričani sodrug. Krumirje je seveda kar zasrbelo, ko so ga zagledali, ter so ga začeli takoj obdelavati. Neki špeglasti doktor, rdečih precej rejenih lic, baje tam iz štajerske doma, je začel Ribiča izpraševati: No pa povejte, kaj je vendar socijalizem, ker sta tako navdušen socijalist. Ko je dobil zaslužen odgovor, so mu začeli pomagati takoj tovariši krumirji. Posebno glasen je postal naš «klovn». Ribič je odgovarjal le na kratko, brez najmanjšega žaljenja. Ko je na neko opazko Jakliču izjavil, da sploh ne govori z njim, skoči le-ta po konci, zgrabi Ribiča z roko za brado, tako, da ga je precej močno ranil z nohti. Nato ga zgrabi pod pazduho, hoteč ga vleči ven iz kupeja, tako, da mu je raztrgal vso suknjo. Pri tem slednjem podjetju mu je prihitel na pomoč še jeden «kolegov», a Ribič je bil vendarle pretežek in se krumirjema ni posrečil ta junaški čin. Prišedši v Trst, se je Ribič zglasil pri «guardiji mediki». Jakliča pa čaka zaslužena kazen na sodniji.

Omenimo naj še drugi musolinski čin odbornika krumirske organizacije. V svoji sveti jezi in v razočaranju, da je bil na slavnosti N. D. O sam on železničar prisoten, drugi dan v ponedeljek ni vedel, kako dati duška svoji pretepaški poželjivosti. En čas je vriskal tam po postaji, govoril sam sebi, ko da bi bledel, potem pa naskoči brez vsakega najmanjšega povoda na uslužbenca Tomaža Mužina, ga začne nesramno zmerjati in ga konečno udari z vso močjo s pestjo po zobeh. To se je zgodilo mej službo. Železniška uprava je vzela stvar na zapisnik, a ravnateljstov do danes še ni ničesar rešilo. Sprejmi torej javnost še ta dva «hrabra čina» v «album Jakličevih čednostij», mi pa preskrbimo, da ista prideta tudi s zasluženo kaznijo zabeležena v kazenski register.

Na strokovnem kongresu, ki se je vršil dne 9. septembra t. l. v Trstu, v Delavskem domu, je zastopal železničarje sodr. *Fran Jerneječič*.

Izdatki za osobje na italijanskih železnicah. V «*Eisenbahnblatt*»-u *čitamo sledeče*: Proračun o italijanskih državnih železnicah izkazuje za leto 1907/08 48,054.440 lir čistega dohodka in sicer računa dohodke na 424,000.000, izdatke pa na 374,000.000 lir. V lanjskem proračunu je bil ta nastavek čistih dohodkov večji; znašal je 50,770.593 lir. Tu opazujemo isto, kakor pri avstrijskih in pruskih železnicah, kjer tudi izdatki rastejo od dne do dne. Res je, da mora država v prvih letih, ko prevzame železnico v svojo režijo nekaj več investirati v podjetje, toda letošnje leto moramo konstatirati in ob jednem opozarjati na nevarno okolnost, da so se izdatki zvišali jedino le vsled povišanja plač železniškim uslužbencem. Že pretečeno opravno leto 1906—1007 so se ti izdatki zvišali od 111.799 mile lir na 169.033 mile lir, torej okroglo za 53 mile lir. Letošnji proračun pa jih zviša zopet za 10 mile lir. List «Popolo romano primerja italijanske železniške uslužbence z angležkimi in sklepa iz gornjih podatkov, da je število železniških uslužbencev v Italji večje nego na Angležkem, in da Italija izda tretjino več za nje nego pa Angležka.

Podjetniki se organizujejo na vsej črti. Iz *Budapešte* čujemo da se *deželna zveza stavbenih industrijalcev* trudi organizirati tudi druge delodajalce, ki ne spadajo ravno v stavbinsko stroko. V zadnjem času so se tam organizirali kavarnarji, sodarski mojstri in tapecirarji. Te tri kategorije štejejo preko 1000 delodajalcev, ki imajo pod seboj čez 10000 delavcev. V kratkem se organizirajo tudi gospodarji peki; kovaški mojstri so pa že imeli svoj ustanovni občni zbor. Tudi po deželi se snujejo slične organizacije podjetnikov, tako v *Aradu* in v *Szolnoku*, kjer so se združili vsi delodajalci v jedno falango.

Uprava badenskih državnih železnic, je uficijelno priznala organizacijo svojih uslužbencev. Generalni ravnatelj Roth je namreč v badenskem deželnem zboru izjavil, da se imajo od sedaj naprej radi spornih vprašanj mej železniškimi uslušbenci, klicati na ravnateljstvo železničarski tajniki na pogovor.

Na znanje!

Člani provizijskega sklada c. kr. državnih železnic, pozor!

Odbor provizijskega sklada c. k. državnih železnic je dovršil svojo službeno dobo in treba je izvoliti zopet novih odbornikov. Novi odbor ima pričeti svoje poslovanje že 1. oktobra t. l. in se vsled tega vršijo volitve še v mesecu *septembru*.

Odstopajoči odbor se more ponašati s zavestjo, da je storil prama volilcem svojo dolžnost, ker more ponosno pokazati na svoje lepe uspehe, izvojevane tekom svoje delavne dobe.

S to zavestjo polaga torej v roke svojih volilcev poverjeno jim zastopstvo in člani jim lahko zadovoljni izrečejo pohvalo in zaupanje za njihove energične nastope v zastopanju skupnih interesov.

Dosti so storili odstopajoči odborniki v teh letih svojega delovanja za starostno zavarovanje in ostali so zvesti svojim obljubam, ki so jih dali o priliki svoje izvolitve. Njih neustrašeni nastopi so prinesli članom najlepših uspehov.

V prvi vrsti naj omenimo *vračunanje 40 odstotne stanarinske doklade v provizijo*. Kako težko delo je bilo vendar to za člane odbornike! Finančno ministerstvo se je upiralo tej akciji na vso moč in odbor je moral postopati z vso eneržijo, da je članom zagatovil krasen uspeh. Premagali so trdoglavost finančnega ministra in odnehati je moral; premagali so tudi «drage prijatelje» v karteliranih organizacijah in posrečilo se jim je vkljub njih močnim sovražnim nastopom in vklub njih nesramnemu obrekovanju, doseči *izdatno znižanje doneskov*. Finančno ministerstvo je

izjavilo, da hoče za doneske, vplačane v pokritje 40 odstotnega vračunanja dunajske stanarinske doklade, uvesti *za dobo petih let popolnoma separatno upravo*, da se prepriča, ako morebiti ta dobrodelna naprava ne vpliva nepovoljno na financijelni položaj provizijskega instituta in da potem eventuelno zniša te prispevke, ali pa razdeli prebitek v korist udov in sirot.

Važno je tudi omeniti vpoštevanje poldrugoletnega vračunanja službene dobe spremnega osobja. Tudi tukaj so člani odborniki morali zastaviti vse sile in nadejati se je popolnega uspeha. V najkrajšem času bode to vprašanje končno rešeno in pričakovati je, *v popolnem interessu in povsem povoljno za spremmo osobje.*

Stvar je v rokah finančnega ministerstva, ki ima čimpreje izdati svojo končno rešitev.

Odborniki so se zavzeli tudi nojtopleje za pereče *stanovanjske razmere* pri c. kr. državnih železnicah. Njih trud tudi tukaj ni bil brezuspešen in dosegli so tudi tukaj lepih rezultatov.

Nič manjšega napora, dà, še hujšega boja ima pričakovati prihodnji odbor, ker delo se prikazuje na vse strani obilo. Zato morajo biti prihodnji odborniki neutrašeni, energični in odločni možje, ki si bodo svesti svoje velike naloge in ki bodo zares delali za korist vseh železničarjev in za njihov splošni napredek.

V prvi vrsti se bode novi odbor imel pečati s *znižanjem službene dobe od 35 na 30let*, ki naj velja sploh za vse železniško osobje. Stari odbor je začel akcijo glede zvišanja upokojnin za *mezdne delavce* od 60 na 100 odstotkov. Tu treba, da novi odbor nadaljuje delo svojih prednikov in isto tudi častno izvrši. Na dnevnem redu je nadalje *vprašanje plodrugokratnega vračunanja za vse eksekutivno železniško osobje sploh, kakor tudi jednotero naknadno plačilo onih vslužbencev in delavcev*, ki so v železniški službi doživeli visoko starost in morajo sedaj nakdano plačevati podvojne zneske. Delati bo treba tudi na to, da provizijski fond obrne svojo pozornost *na stavbena podjetja* in konečno bodo odborniki morali skrbeti za *razširjenje svojega lastnega delokroga.*

Dela je tedaj v izobilju in le tedaj se bode to delo moglo izvršiti, če bodo v odboru sedeli možje s stvarno in strokovno izobrazbo in ki bodo imeli poguma zastopati in varovati brezobzirno interese članov provizijskega sklada.

Izvrševalni odbor organiziranih avstrijskih železničarjev je izbral može, o katerih je prepričan, da bodo kos tej težavni nalogi. Izvrševalni odbor Vam zato predlaga volilno listo teh kandidatov v trdnem prepričanju, da vsi združite svoje glasove in kakor en mož za nje glasujete.

Prepričani smo, do bodo sovražniki železničarjev, krščanski socialci, kakor tudi nacijonalci vseh barv, napeli vse šile, da s podlim obrekovanjem in zaničljivim natolcevanjem ogrdijo od nas predložene kandidate. Poskušali bodo z najumazanejimi jezuitskimi sredstvi zaslepljevati člane in jih odvračati, da volijo od nas izbrane može.

Železničarji! Tovariši! Ne poslušajte farizejskih zapeljivcev; ne pustite se ujeti na njihove limanice in čuvajte se jih, ker oni so Vaši največji sovražniki, dasi se Vam kažejo najboljše prijatelje. Volite torej svi združeno in jednoglasno kandidate, ki Vam jih tukaj priporočajo zaupniki organiziranih železničarjev!

Odborniki:

Leopold Löwy, svetilniški mojster, Dunaj II.
Konstantin Kneidinger, placmojster, Dunaj II.
Karol Strasser, sprevodnik, Dunaj I.
Rudolf Lampreth, strojevodja, kurilnica Hütteldorf.
Teodor Neu, ključavničar, delavnica Dunaj I.
Karol Hofbauer, prožni delavec. Dunaj III.
Ivan Jilke, strojovodjevi namestnik, kurilniška ekspozitura, Heiligenstadt.
Eberhard Heider, ključavničar, strojevna delavnica (c. k. severna železnica) Floridsdorf.
France Grammel, mizar, vozna delavnica (c. kr. severna železnica) Floridsdorf.
Josip Schnobrich, sluga pri bloknem signalu, Penzing.

Namestniki:

France Flögl, sprevodnik, Dunaj III.
Klemen Zwazek, sprevodnik. Dunaj - Glavni užitninski urad.
France Hartenthaler, strojevodja Hütteldorf.
Ferdinand Schneider, zidar, sekcija za vzdržavanje proge Dunaj II.
Ivan Vogl, ključavničar, delavnica Dunaj I.
Emerih Wratil, ključavničar, delavnica signalov Dunaj.
Karol Sassin, ključavničar, sekcija za vzdrževanje proge (c. kr, severna železnica) Floridsdorf.
Ferdinand Baumkirchner, strojevni kurjač, kurilnica Dunaj I.
Jožef Gollerstepper, lampist, Dunaj-Glavni užtninskiurad.
Albert Oppoker, prožni nadzornik, sekcija za vzdrževanje proge Dunaj.

Železničarji! Tovariši! Sodrugi! Glasujte vsi za te kandidate! Uporabiti morete tudi kandidatni listek, katerega prilepite na glasovnico.

Če bi hotel glede volitev kedo na bodisikoji način na Vas uplivati in Vas morebiti poskušal s silo odvrniti, da ne volite po svojem prostem prepričanju gornjih kandidatov, naznanite to nemudoma «Uredništvu, Eisenbahnerja, na Dunaju V. Zentagasse 5.

Eksekutiva organiziranih avstrijskih železničarjev.

V **Trstu** je dne 15. septembra javen železničarski shod za vse tri podružnice, kakor smo poročali že v zadnji številki.

Vrši se v Delavskem domu, Via Boschetto; V **Bohinjski Beli** je shod 19 septembra in v **Kranjski gori** dne 20 septembra t. l.

Književnost.

V Ljubljani se je ustanovila meseca junija «Delavska tiskovna družba», katere nemen je, preskrbeti slovenskemu delavstvu poučno čtivo. Kot delavski list, moramo našim čitateljem priporočiti to «Delavsko tiskovno družtvo v svakem pogledu. «Delavska tiskovna družba je zadruga z omejeno zavezo. Pristopi v njo lahko vsak delavec, če vplača 1 krono ustopnine. Delež pa znaša 25 K—. Razume se, da bi bilo zelo priporočati železničarjem na sploh, prav posebej pa še raznim podružnicam od Pragerskega do Trsta, da pristopijo za člana te prekoristne «Delavske tiskovne družbe v Ljubljani»,

V založbi te Delavske tiskovne družbe je dobiti sledeče brošure in knjige:

«Socializem». Za slovensko ljudstvo priredil sodr. Ant. Kristan. Cena 20 vin.

«Nevarni socializem», spisal sodr. Etbin Krisran. Cena 80 vin.

«Socialna demokracija in kmetiško ljudstvo. Poročilo sodr. Antona Kristana. Cena 10 vin.

«Zakaj smo socialisti ?» Cena 14 vin. (Te štiri brošure so za agitacijo velikega pomena. Kdor hoče na lahko-umeven način čitati o socializmu, ta si naj nabavi te štiri brošure. Cena je tudi tako nizka, da vse te štiri brošure veljajo komaj **74** vin.!!)

«Komunistični manifest». — Napisala Karol Marks in Friderik Engels. Cena 40 vin.

«Kdo uničuje proizvajanje v malem ?» Napisal Karol Kautsky. Cena 30 vin.

«Proletarijat». Karol Kautsky. Cena 30 vin.

«Kapitalistični razred». — Napisal Karol Kautsky. Cena 30 vin.

(Te stiri brošure mora svakdo prečitati, kdor hoče poznati znanstveni socializem. Treba jih je seve pozorno čitati, studirati; imajo za vsakega neprecenijivo vrednost).

«Katoliško svetovno naziranje in svobodna znanost». Napisal prof. dr. L. Wahrmund. Cena 70 vin.

(Ta brošura je izbudila po vsem Avstrijskem veliko prahu. Klerikalci so se zagnali v prof. Wahrmunda ter zahtevali, da ga vlada odstrani. Nastal je potem tudi dijaški štrajk itd. itd. Brošura je protiklerikalno delo, ki je vredno, da se razširi čimbolj).

«O konsumnih društvih». Cena 20 vin. Uredil Anton Kristan.

«Primož Trubar in slovansko ljudstvo». Cena 8 vin. Spisal E. K.

(Obe tidve brošuri sta aktualni! O konsumnih društvih je pač potreba, da je vsak delavec poučen, kajti te organizacije tvorijo v rokah delavca izborno bojevno sredstvo. — O *Primožu Trubarju*, o tem prvem reformatorju slovenskem, je tudi potreba delavstvu več vedeti nego samo ime).

«Pod spovednim pečatom — cena obeh delov 4 K 60 v —, katero knjigo je spisal bivši katoliški kapelan H. Kirsteyr.

«Iz nižin življenja«. Spisal Pavel Mehalek. Cena 1 K – «Magdalena». Spisal I. S. Machar. Cena 2 K—.

(Te tri knjige tvorijo začetek delavske leposlovne literature in so vredne, da jih vsakdo ima v svoji biblioteki).

V založbi «Del. tiskovne družbe» se dobi še več letnikov «Naših zapiskov»:

Program bodočih izdanj je tudi nad vse zanimljiv. Tekom meseca sept. izidejo brošure: *«V dobi klerikalizma», «Strahovi» «O narodnostnem vprašanju in Slovenci»* in *«Koledar za l. 1909»*.

Kakor viditi, precej izbere!

Priporočamo vsem našim čitateljem, naj pridno naročajo in bero sve te omenjene knjige in brošure.

«Naprej !» V Ljubljani izhaja od julija meseca sem dvakrat mesečno na 12 straneh zelo zanimljivi delavski list «Naprej !» Cena mu je za celo leto 2 K 50 vin. Za polleta 1·25. *Priporočamo!*

«Rdeči Prapor». Vse čitatelje ponovno opozarjamo na «Rdeči Prapor», ki je centralno glasilo jugoslovanske soc. dem. stranke in ki izhaja dvakrat na teden; stane *10 K 40 vin. na leto.*

Listnica upravništva.

Meseca oktobra preteklega leta je bila sprejeta na zadnjem strokovnem kongresu glede ustanovitve solidaritetnega sklada, resulucija, katerej so se pridružili tudi delegatje železničarskih organizacij. Zdi se nam potrebno, to resolucijo priobčiti svojim članom, da spoznajo plemeniti namen solidaritetnega sklada in da se tudi ravnajo po odnosnih pravilih te institucije v splošno korist vsega proletarijata in v napredek socijalno-demokratične ideje.

Resolucija o solidaritnem skladu.

Prispevke za solidaritetni sklad avstrijske državne strokovne komisije, pobirali bodo vsako leto, do prihodnjega kongresa, člani državne komisije pri posameznih strokovnih organizacijah. Prispevek znaša 60 vin na leto. Pobiranje denarja se vrši proti izročitvi izkaznic s znamkami, za to prirejenim od državne komisije.

Solidaritetni sklad se sme vporabljati jedino le v odpornem boju.

Za odporni boj je smatrati posebno boj v slučaju ustavitve dela in pa boj za obstanek strokovne organizacije. V drugih slučajih pa ima odločevati strokovna komisija sama.

Državna komisija ima tudi pravico, dajati posojila in podpore onim organizacijam, ki so v odpornem boju.

Vsako leto se ima poslati vsem organizacijam natančno poročilo o stanju blagajne.

Tudi podjetniki vseh strok snujejo danes mogočne organizacije, ki naj udušijo stremljenja vsega delavstva in ki naj preprečijo vsako delovanje njihovih čvrstih organizacij za izvojevanje boljše bodočnosti in za osvobitev iz kapitalističnega suženjskega izrabljevanja. Ta svoj namen dosežejo naj kapitalistične organizacije posebno z ustavitvijo dela v prikladnih trenutkih, da se delavstvo prisili z izstradanjem, da poprime zopet za delo, mogoče tudi proti manjšemu plačilu nego jo je imelo do sedaj.

Da osmešimo te nevarne protidelavske podjetniške organizacije in preprečimo vsak njihov vpliv na svoje delavske organizacije, je treba, da strokovna komisija povspeši svoje delovanje in da zato najde zopet potrebnih sredstev. Prav v to svrho je bil ustanovljen solidaritetni sklad.

Železničarski proletarijat ima z vsem drugim proletarijatom jednake interese. Tudi železničarjem je treba misliti na one trenutke, ko stoje v hudem boju proti svojim delodajalcem, železniškim akcijonarjem in morajo skrbeti za to, da se le-teh izkoriščevalni nameni udušijo že v prvem začetku, ali pa se jim vsaj zapreči še pravočasno pot do uresničenja. Vsled tega prosimo vse železničarje, naše sodruge, da vpoštevajo velikansko korist solidaritnega sklada in plačujejo vanj radovoljno in redno, malenkostni letni prispevek 60 vin., počenši s l. majem t. l.

Ta znesek se vplača pri posameznih organizacijah v četrtletnih ali polletnih obrokih, ali pa se plača tudi ves znesek na enkrat.

Vsak član dobi izkaznico, kakor jo vidite tu spodaj in na istej so izkazana posamezna vplačila po prilepljenih, zato pripravljenih znamkah 5 vin.

1908.

Solidaritetni sklad avstrijske strokovne komisije,

ustanovljen v svrho, da se preprečijo nakane **osrednjega zastopa organiziranih podjetnikov v Avstriji,** ki skušajo z **ustavitvijo dela** o prikladnih momentih, delavske organizacije financijelno **uničiti in jim tako onemogočiti vsak uspešen boj.**

5 vin.	5 vin.	5 vin.	5 vin.	5 vin.	5 vin.
5 vin.	5 vin.	5 vin.	5 vin.	5 vin.	5 vin.

Vplačani denar, izkazan po prilepljenih znamkah, pošiljale bodo posamezne organizacije centrali, katera ga potem odda na upravo solidaritetnega sklada, s sedežem na Dunaju.

To izkaznico naj vsak član shrani kot legitimacijo in da se izkaže, da je za tekoče leto 1908 spolnil svojo dolžnost.

Lastnoročni podpis člana .....

Pečat organizacije .....

Za avstrijsko strokovno komisijo: **U. Hueber.**

To je tedaj obrazec teh izkaznic.

Voditelji posameznih podružnic in vplačevalnic naj bobirajo prispevke četrtletno ter tudi poračunajo vsake štiri mesece, ker je tako najprikladneje. Če bi pa pri nekaterih organizacijah to četrtletno pobiranje in poračunanje radi jednega ali drugega vzroka napravljalo poteškoče, naj pa vodstvo samo določi prikladnejo manipulacijo.

Gostilna

„CASA DEL POPOLO“

(Zadružna delavska gostilna)

Trst, ul. S. Lazzaro in ul. S. Catterina

Domača kuhinja vedno dobro preskrbljena. — Cene zmerne. — **Shajališče zunanjih sodrugov.**

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 Carlo Priora v Kopru